PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SUPERINTENDÊNCIA DO PLANO DE VALORIZAÇÃO ECONÔMICA DA AMAZÔNIA

ERNESTO CRUZ

A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

VISÃO SOCIAL, ECONÔMICA E POLÍTICA

SPVEA
SETOR DE COORDENAÇÃO E DIVULGAÇÃO
BELÉM - PARÁ - BRASIL
1955

ERNESTO CRUZ

A Estrada de Ferro de Bragança

Visão social, econômica e política

CONSELHO ESTADUAL DE CULTURA
BIBLIOTECA
Orlando Bitar
BELÉM - PARÁ

1955

Êste livro, escrito pelo Sr. Ernesto Cruz, que alcançou o prêmio concedido no concurso que a SPVEA promoveu, é mais um da série destinada a divulgar e a propor os grandes aspectos políticos, sociais, econômicos, culturais e géopolíticos da região amazônica.

Como o leitor terá oportunidade de verificar, não há nêle a preocupação exaltada do louvor à terra e ao homem amazônicos, escapando, assim, a uma literatura de excessos, que tantos prejuizos vem causando à Amazônia pelo retrato falso que dela apresenta, ora negando-a sem qualquer limitação, ora indicando-a como um mundo exótico, espécie de paraiso terreno.

Cobre a região bragantina, que compõe, no complexo amazônico, um trecho distinto, onde se vem realizando uma experiência interessantíssima e que se explica pela ação oficial e pela presença de uma sociedade que venceu os rigores do meio e criou ali uma densa área de trabalho e de produção.

O Sr. Ernesto Cruz estuda, no seu ensaio, todo êsse esfôrço magnífico, assinalando os altos e baixos que o caracterizam, mas pondo ao vivo o quadro afirmativo que, na verdade, sobreleva o negativo. Sua contribuição aos estudos do ambiente físico, social e econômico da Amazônia é, portanto, uma boa contribuição, subsídio seguro à análise minuciosa do que ela vale, do que nela pode ser realizado e consequentemente da participação que pode ter, realìsticamente, no processo dinamizador da vida brasileira.

Prossegue, assim, com a publicação desta obra, a série que irá, por intermédio da SPVEA, que cumpre dêsse modo uma de suas finalidades de ordem cultural, lançar, pelo Brasil, a Amazônia na sua exata personalidade.

ÍNDICE

A Colônia de Benevides 3

Apeú 19

Castanhal 22

Jambú-Açu 25

Benjamin Constant 27

Marapanim 29

José de Alencar 31

Santa Rosa 33

Ferreira Pena 35

Anita Garibaldi 37

Ianetama 41

Inhangapy 42

Burgos Agrícolas 43

Granja Américo 47

Aspectos da Colonização das Terras da Zona Bragantina 48

Contratos assinados para a introdução de imigrantes nacionais e estrangeiros 55

A Estrada de Bragança :

As origens da Vila de Bragança — A primeira estrada aberta pelos colonizadores no Pará — A viagem de Pedro Teixeira ao Maranhão 61

A Estrada de Ferro de Bragança :

Projetos e Contratos — O assentamento dos primeiros trilhos .. 64

De Belém a Benevides (1884-1885) 75

De Benevides ao Apeú (1885) 80

A encâmpação da Estrada de Ferro de Bragança pelo Govêrno da Província (1886) 83

Prolongamento da Estrada até o Jardim Público :

A Estação de Belém 86

Prolongamento da Estrada até o Jambú-Açu :

Contrato com o empreiteiro Afonso de Albuquerque Maranhão (1890-1897) 89

Conclusão da Estrada :

Ramais do Pinheiro e do Prata — Contrato Pereira Barbosa & Cia. 91

Alienação ao Govêrno Federal da Estrada de Ferro de Bragança (1909-1936) 96

Municípios sediados na Zona da Estrada de Ferro de Bragança :

Ananindêua 109

João Coelho 113

Inhangapy 121

Castanhal 117

Anhanga 124

Igarapé-Açu 127

Nova Timboteua 131

Capanema 135

Bragança 140

Zona Braganfina :

Temperatura — Chuvas — Altitude 148

A Terra e o Homem 149

Zonas de maior produção agrícola do Estado do Pará 155

Produção extrativa 156

Bibliografia 157

A COLÔNIA DE BENEVIDES

A origem dos primeiros núcleos de colonização instalados na estrada de Bragança vamos encontrar na concessão de seis léguas de terras, feita pelo govêrno imperial ao provincial, nos têrmos da Lei n. 514, de 28 de outubro de 1848.

Destinada essa extensa área ao trabalho agrícola, ainda incipiente, mas que se prenunciava auspicioso, dadas as condições do solo e do clima, tratou o govêrno da província de mandar medí-la e demarcá-la.

Embora as providências tomadas de início e o interêsse demonstrado pela administração pública na instalação dos colonos, os serviços preliminares de medição e demarcação sòmente foram começados no ano de 1873 (1).

Não chegou a ser revelada a causa dessa demora, sabendo-se no entanto que os trabalhos haviam sido contratados com o cidadão Valentim José Ferreira, ao preço de dois contos e quatrocentos mil réis, a légua (2).

O caminho através da mata cerrada teria, talvez, dificultado o empreendimento. Os obstáculos aparecidos no decorrer dos primeiros anos, a penetração lenta, a falta de organização própria para semelhante emprêsa foram, certamente, os fatores responsáveis pelo tempo perdido. Nesse transcurso de 25 anos, desde o favor da concessão à demarcação dos primeiros 170 lotes de terras, nada de positivo foi feito.

Limpo porém o caminho e demarcada a área destinada à instalação do primeiro núcleo colonial, a Assembléia Legislativa provincial deu autorização ao govêrno para conceder o privilégio, pelo prazo de 40 anos, à emprêsa ou companhia que se propuzesse a levar a efeito, segundo o texto da lei, a construção de uma estrada de ferro, entre a capital da província e a cidade de Bragança, ficando os concessionários obrigados a mandar vir e estabelecer na área percorrida pela referida via-férrea, 10.000 colonos em famílias, na proporção de duas mil e quinhentas, anualmente, assim que o govêrno imperial tivesse garantido o embôlso das respectivas passagens (3).

Essa lei, votada pela Assembléia provincial, tomou o número 809 (3-A), e foi sancionada pelo presidente Pedro Vicente de Azevedo, em 6 de abril de 1874. O caminho ligando êsse primeiro núcleo colonial a Belém, tinha de extensão 30 quilômetros, percorridos a pé ou a cavalo. Não oferecia, pela dificuldade do transporte, base para uma colonização imediata. Estrada estreita e eriçada de obstáculos, não atraía o colono, nem estimulava, de pronto, a iniciativa particular.

Havia, é certo, a perspectiva de um futuro promissor e a vantagem de um

privilégio longo, e de certo modo compensador. Os juros de 7%, prometidos pelo govêrno, sôbre o capital empregado pela companhia ou emprêsa que se propuzesse a estender as linhas férreas, além da promessa da concessão dos ramais do Pinheiro, Vigia, Cintra, Ourém e São Miguel, onde já existiam estabelecimentos agrícolas em funcionamento, eram condições atraentes.

Para a localização dos colonos, os concessionários recebiam do govêrno, sem despesa alguma, 10 léguas quadradas de terras marginais à estrada de Bragança.

Apareceram, então, os primeiros concorrentes. Foram êles os engenheiros Cícero de Pontes e Antônio Gonçalves da Justa Araujo. Aceitaram as condições propostas. Foi celebrado o contrato. Abriram-se perspectivas animadoras. A estrada de ferro ligando Belém ao primeiro núcleo colonial da via bragantina, iria levar o progresso à futurosa região.

Êsses foram os desejos do govêrno e também dos concorrentes vitoriosos. Porém, nada foi feito, além da assinatura do contrato.

Os concessionários abandonaram a idéia da formação da emprêsa. Desanimaram. O próprio govêrno, diante do fracasso dos engenheiros Cícero de Pontes e Antônio Araujo, tomou a deliberação de construir a estrada. De iniciar o desenvolvimento da colônia. E para isso foram tomadas as providências preliminares, que consistiam : na limpeza da estrada que conduzia ao núcleo aberto, 30 quilômetros distante de Belém; na medição e demarcação dos lotes de terras; na nomeação de um diretor para a Colônia.

O escolhido para essa função foi o coronel José do Ó de Almeida, proprietário na ilha das Onças e na vila do Mosqueiro. Antes, havia iniciado o coronel do Ó, os fundamentos de um núcleo agrícola chamado "Colônia de Nossa Senhora do Ó" — instalado nas terras que foram do Engenho "Bôa Vista", na ilha das Onças (4). Essa Colônia não produziu os resultados esperados. Os imigrantes abandonaram o núcleo. Em conseqüência veio o fracasso.

Apesar dêsse insucesso, foi o coronel Ó de Almeida escolhido para dirigir a Colônia em organização na estrada de Bragança. Tinha êsse administrador, explicava o govêrno (5), a experiência adquirida nos anos gastos na ilha das Onças, no amanho da terra e no trato com os agricultores que mandava vir da côrte.

* * *

Pelo vapor "Bahia", chegado do sul do império no dia 25 de abril do ano de 1875, vieram para Belém 68 imigrantes franceses, italianos e espanhóis, que foram hospedados num dos navios da "AMAZON STEAM NAVIGATION COMPANY", por conta do govêrno. Eram quase todos artistas, segundo informava o "DIÁRIO DO GRÃO PARÁ" aos seus leitores. Decorridos três dias da chegada dêsses colonos, o presidente da província, dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, resolveu nomear uma comissão para estudar os meios mais convenientes para acomodá-los. Essa comissão era composta dos vice-consules da França, Itália e Espanha e dos srs. drs. Antônio Gonçalves Nunes e Guilherme Francisco Cruz, coronel F. X. Pereira de Melo e Fortunato Alves de Sousa.

Houve muita dificuldade na colocação dêsses imigrantes. A colônia da estrada de Bragança, ainda não estava em condições de recebê-los. Diante dos

gastos que o govêrno fazia diàriamente para alimentá-los e mantê-los com decência, foi tomada a deliberação de oferecê-los para quem precisasse dos seus serviços.

No "DIÁRIO DO GRÃO PARÁ", de 30 daquele mês, foi publicada uma notícia nos seguintes têrmos :

> "Aqueles que têm necessidade de artistas, de trabalhadores ou de lavradores, devem dirigir-se aos membros da comissão, para dêste modo os auxiliar e dar arrumação aos imigrantes que acabam de chegar, não serão os últimos que nós receberemos, e então uma nova vida ativa e enérgica será dada ao nosso Pará, que desde alguns anos, assemelha-se a um doente depois de uma forte hemorragia, que morre anêmico, graças à borracha e à falta da indústria e de agricultura.
>
> Nós veremos Belém alongar suas asas sôbre a vasta campina que a cerca. Estas majestosas, porém, nocivas florestas que a rodeiam, cessarão de interceptar a passagem do ar, e darão lugar a vastas e úteis culturas, que trarão a seu seio a abundância e a saúde".

Como ninguém tomasse interêsse pelos 68 imigrantes, a comissão depois de aclamar o dr. Antônio Gonçalves Nunes, seu presidente, tomou as seguintes resoluções :

1.º Reunir-se diàriamente, de uma hora da tarde em diante, na sala da praça de comércio;
2.º Anunciar que tratava da locação dos serviços dos imigrantes;
3.º Promover a mudança de todos êles para a rocinha de São João, que viria a ser o depósito provisório dos mesmos.

Apesar de tôdas essas providências, nenhum interessado apareceu, nos serviços dos colonos. O presidente da província deliberou, então, estabelecer na estrada de Bragança, os imigrantes franceses, especializados em agricultura. As vantagens que oferecia eram estas :

a) Concessão do título provisório de um lote de terras, à escolha do colono;
b) uma coleção de instrumentos indispensáveis à lavoura;
c) sementes e alimentos durante seis meses.

Para o estabelecimento de todos seria construído um vasto e cômodo barracão. Aos imigrantes que se dispuzessem a levantar suas próprias casas, comprometia-se o govêrno a fornecer telhas e materiais adequados.

Foi feito o barracão. Os imigrantes tomaram o rumo do novo núcleo. Instalaram-se. Receberam seus lotes de terra, devidamente medidos e demarcados. E foi dado comêço aos trabalhos da Colônia, precedidos da sua solene instalação.

* * *

No domingo 13 de junho de 1875, o presidente da província, em companhia do presidente da Câmara municipal, do Chefe de polícia, comandante das armas, membros da comissão de colonização e de vários chefes de repartições públicas, partiu de Belém, às duas horas da madrugada, no vapor "PARÁ", com

destino ao primeiro núcleo colonial provincial. A bordo ia a orquestra militar de infantaria 11, para alegrar os festejos, que se iam efetuar.

Às 7,30 da manhã chegavam os caravaneiros a Marituba. Uma hora depois, o presidente e a sua comitiva, tomando o caminho da estrada de Bragança, seguiram para a Colônia, onde chegaram às 10,30, sendo recebidos pelos colonos com as mais festivas e entusiásticas aclamações.

Ao meio dia começou a cerimônia da inauguração. Num pavilhão ornamentado de ramagens entrelaçadas com flores silvestres, tomou lugar o presidente da província, acompanhado dos seus convidados.

Foi iniciada a cerimônia programada. Inicialmente os colonos franceses, em número de 17, receberam os títulos de propriedade territorial, que lhes fôra concedida : 150 braças de frente por 300 de fundos. Finda essa solenidade, uma filha de colono, ofereceu à mais alta autoridade da província um ramo de flores, em retribuição às mercês recebidas. Depois, e como remate às festas, o presidente discursou. Disse das vantagens da colonização, da uberdade do sólo paraense, e do trabalho honesto e produtivo dos imigrantes. Foram dados vivas ao Brasil, ao Pará e à França.

Desceu o presidente do pavilhão. Empunhou um machado e feriu com um golpe, uma das árvores da colônia, cerimônia que foi repetida por tôdas as pessoas presentes. As penas que serviram para a assinatura da Ata da inauguração da Colônia, que passou a ser denominada — BENEVIDES —, em homenagem ao presidente Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, e o machado que cortou a primeira árvore, foram figurar na EXPOSIÇÃO INDUSTRIAL, inaugurada a 20 de junho do mesmo ano.

De volta e montados a cavalo, o presidente e sua comitiva chegaram a Marituba às 3,30 da tarde, onde lhes foi oferecido um banquete.

O vapor "PARÁ" retornou a Belém, às duas horas da madrugada, tendo largado às 9 da noite.

A estrada que ligava Marituba a Benevides tinha cêrca de 30 palmos de largura, e estava preparada para o trânsito de cavalos e carros.

Do documento lavrado naquele dia constam os seguintes dizeres :

"ATA da instalação da Colônia BENEVIDES :

Aos treze dias do mês de junho do ano do nascimento de Nosso Senhor Jesús Cristo de mil oitocentos e setenta e cinco, quinquagésimo quarto da Independência e do Império pelas doze horas do dia no reinado de Sua Majestade o Senhor Dom Pedro Segundo, sendo presidente da província o exmo. sr. dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, nesta capital da província do Gram-Pará, no arranchamento feito na estrada de Bragança estando presentes o mesmo exmo. sr. presidente, a comissão de colonização representada pelo seu presidente o dr. Antônio Gonçalves Nunes, e membros dr. Guilherme Francisco Cruz, Fortunato Alves de Sousa e Antônio Soares Pinheiro, cônsul espanhol, o comandante das armas coronel Agostinho Marques de Sá, o comandante do terceiro distrito naval capitão de mar e guerra João Gomes de Aguiar, presidente da Câmara municipal, dr. João Raulino de Sousa Uchoa, desembargador Inácio Carlos Freire

de Carvalho, deputados provinciais drs. José Ferreira Cantão, Joaquim Pedro Corrêa de Freitas e coronel José do Ó de Almeida, inspetor da Alfandega dr. Henrique do Rego Barros, oficial de gabinete da presidência Belarmino d'Arruda Câmera, ajudante de ordens da presidência major Antônio do Ó de Almeida, inspetor interino do tesouro provincial dr. Raimundo Antônio d'Almeida e outros cidadãos, declarou o sr. presidente que em execução da Lei n. 837, de 19 de abril do corrente ano instalava a colônia provincial que pela comissão foi denominada "BENEVIDES", distribuindo nessa ocasião pelos colonos os títulos provisórios de seus lotes coloniais. Em seguida recebendo o sr. presidente uma machadinha das mãos do presidente da comissão, deu com ela o primeiro golpe em uma das árvores da nova Colônia, sendo a mesma cerimônia efetuada pelo presidente e mais membros da referida comissão, Luiz Parisson representante da colônia, autoridades e cavalheiros presentes. Depois do que, dados vivas à Nação Brasileira, a Sua Majestade o Imperador, à Família Imperial, à província do Pará, à prosperidade da colônia, à comissão de colonização e à nação francêsa ao som do Hino Nacional, e sendo proferidos vários discursos por cavalheiros presentes, foi encerrada a solenidade, do que para constar se lavrou a presente ATA da qual se extraem duas cópias, sendo uma para o arquivo da colônia e outra para o arquivo da câmara municipal, sendo entregue à comissão de colonização. E eu Francisco Ribeiro da Silva Junior, chefe de secção servindo de oficial maior escrevi e assinei : Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides — Antônio Gonçalves Nunes — Guilherme Francisco Cruz — Fortunato Alves de Sousa — Antônio Soares Pinheiro — coronel Agostinho Marques de Sá — João Gomes de Aguiar — dr. João Raulino de Sousa Uchoa — Samuel F. de Sousa Uchoa — Inácio Carlos Freire de Carvalho — dr. José Ferreira Cantão — dr. Joaquim Pedro Corrêa de Freitas — José do Ó de Almeida — Henrique do Rego Barros — Egídio Peres Duarte — Raimundo A. d'Almeida — Belarmino de Arruda Câmera — Antônio Ó de Almeida — Valentim José Ferreira — José Ferreira da Costa Tintã — Teófilo de Melo e Silva — Francisco Ribeiro da Silva Jr.".

Estava lançada a semente da colonização da estrada de Bragança.

A carinhosa assistência, o crescente estímulo dados pelo presidente Sá e Benevides aos primeiros colonos, e ao desenvolvimento dos trabalhos agrícolas, alcançaram grande repercussão.

Esclarece o notável administrador, a quem a província ficou devendo assinalados serviços, que de New York, recebeu o oferecimento de cêrca de 10.000 pessoas que desejavam imigrar para o Pará, para se instalarem nas terras da estrada de Bragança.

Dessas, vieram 250 (6).

Para receber e instalar os imigrantes que chegassem a Belém, foi nomeada uma comissão constituída das seguintes pessoas, algumas pertencentes já à primeira comissão de colonização : cônsul dos Estados Unidos, vice-cônsul da França e Espanha, drs. Antônio Gonçalves Nunes e Guilherme Francisco Cruz, coronel

Francisco Xavier Pereira de Melo e os comerciantes Francisco Gaudencio da Costa e Fortunato Alves de Sousa (6-A).

O cônsul dos Estados Unidos não aceitou a designação e foi substituído pelo cônsul da Alemanha.

Desde o dia da sua inauguração a 13 de junho de 1875, a outubro do mesmo ano, os imigrantes instalados na Colônia de Benevides, que posteriormente passou a ser chamada de SANTA ISABEL DE BENEVIDES, pertenciam às seguintes nacionalidades :

87 franceses.
35 italianos.
33 espanhois.
11 alemães.
5 belgas.
3 ingleses.
3 suiços.
2 argentinos.
1 norte-americano.

Totalizavam 180 pessoas (7), com as quais a Colônia de Benevides iniciava os seus trabalhos na estrada de Bragança. Havia ali um sentido social e econômico em pleno desenvolvimento.

* * *

A vida dos imigrantes dentro do núcleo decorria normalmente. Uns, porém, não se adaptavam às condições climatéricas, à natureza dos trabalhos, às exigências da administração, enquanto outros continuavam a cumprir rigorosamente os seus contratos. A saída e entrada constante de colonos, justificava o conceito que dêles fazia o presidente da província dr. João Capistrano Bandeira de Melo Filho, e exposto na sua "FALA" à assembléia legislativa provincial, em 15 de fevereiro de 1877. Escrevia o delegado da côrte, naquele documento :

> "Os colonos ali estabelecidos (Benevides), em sua maioria não são lavradores, e nem revelam amôr ao trabalho e à propriedade territorial".

O administrador da Colônia dava razão a êste comentário, diante da demonstração feita ao govêrno, do movimento da admissão de novos e da desistência de antigos colonos, nos serviços do núcleo.

Em 1877, dois anos decorridos da instalação de Benevides, já haviam entrado 364 imigrantes e saído 247. Os restantes 117 pertenciam às seguintes nacionalidades : (8)

71 franceses.
10 italianos.
2 espanhois.
3 belgas.
4 suiços.
26 brasileiros.
1 português.

Começavam a aparecer na colônia trabalhadores brasileiros, que demonstravam melhor aproveitamento e davam maior rendimento à lavoura.

Dêles dizia o presidente Bandeira de Melo Filho, que eram melhores que os estrangeiros, e daí justificar a sua "tendência para a imigração nacional" (9). As despesas com a manutenção do núcleo, até o ano de 1876, tinham sido avultadas (10). Pesavam fortemente na balança das rendas provinciais, provocando um regular desequilíbrio.

A colônia não apresentava nenhum vestígio de progresso. Desmantelava-se aos poucos. Caía no abandono. Tal como sucedera ao núcleo estabelecido pelo coronel José do Ó de Almeida, no antigo Engenho da Bôa Vista, na ilha das Onças. Estatelava-se com o decorrer do tempo, sem que o govêrno apontasse os responsáveis pelo desmantelo. Seria culpa da administração ? Inaptidão dos colonos ? Falta de selecionamento dos imigrantes ?

Tentando justificar êsse fracasso inicial, escreve Palma Muniz (11) :

> "A ausência de um serviço bem organizado, com propaganda no estrangeiro, facilidade de passagens e fundos competentes para dar ao imigrante os primeiros auxílios, não só de manutenção, como de encaminhamento de trabalhos, em um país em que os processos de agricultura não são comparáveis com os de países adiantados, contribuiu para a nulidade dos esforços feitos".

Diante, porém, da realidade, do prejuízo do tempo e do dinheiro público, só grande esfôrço, melhor administração e seleção de imigrantes, podia salvar o núcleo fracassado.

O presidente dr. José da Gama Malcher (12), procurou restabelecer a confiança na colônia, esclarecendo :

> "Não deve arrefecer a idéia da colonização, o fato do malôgro que se teve com a colônia de Benevides. Se ela não prosperou, se caiu no descrédito, se trouxe ônus aos cofres da Província, forçoso é confessar que êstes resultados foram conseqüências inevitáveis de erros fatais, e alguns injustificáveis, como o de sua extinção".

Concordavam os presidentes que sucederam o dr. Sá e Benevides com a conclusão de que os erros cometidos, inicialmente, no núcleo, foram os responsáveis pelo fracasso decepcionante.

Havia, porém, a esperança da recuperação. Sim, a colônia de Benevides seria restaurada. Teria um regulamento adequado às suas finalidades. Seria criada uma verba de socorros públicos. Fundadas colônias mistas — "medidas e demarcadas com área não inferior a 174.240.000 metros quadrados, dividida em lotes urbanos e rurais, tendo êstes a superfície de 75.000 braças quadradas e os urbanos 360 braças quadradas".

E vinham mais esclarecimentos, tentando recuperar o tempo perdido :

> "Cada colono receberia um título provisório no ato da localização, título que seria substituído por outro definitivo, quando fôsse ultimado o pagamento dos terrenos. Cada colono teria direito a 15

dias de manutenção, a título de adiantamento, além de 20$000 réis por pessoa maior de 10 anos, uma só vez, no ato da localização, e de ser aproveitado, durante seis meses, nos trabalhos públicos do núcleo.

Aos colonos dedicados aos trabalhos de lavoura, seriam feitos adiantamentos de instrumentos aratórios, ficando a administração pública obrigada a dar gratuitamente sementes e mudas".

Era o que se continha no projeto de Regulamento para as colônias mistas, aprovado em 26 de março de 1878.

Conseqüência dessa regulamentação e de um plano para socorro aos imigrantes, foi a nomeação de comissões especiais para todos os pontos da província. A de Bragança era composta das seguintes pessoas : Tenente coronel José Caetano Ribeiro, dr. Gentil Augusto de Morais Bittencourt e tenente coronel C. Ribeiro.

Enquanto assim agia o govêrno na preocupação de recuperar a colônia de Benevides, que a má administração havia lançado ao fracasso e ao descrédito público, vejamos como se organizava a colaboração particular, visando a vinda de imigrantes para a província.

* * *

Na noite de 17 de novembro de 1885, no salão de honra do Palácio do Govêrno, foi fundada a "SOCIEDADE PARAENSE DE IMIGRAÇÃO". Entre as pessoas especialmente convidadas para êsse fim, encontravam-se o sr. dom Antônio de Macêdo Costa, Bispo do Pará e o sr. Senador Gomes do Amaral, que juntamente com o sr. presidente da província, conselheiro Tristão de Alencar Araripe, compuseram a mesa que dirigiu os trabalhos da fundação da Sociedade.

A colonização com imigrantes europeus foi assunto que predominou entre os presentes, levando-os a concluir por essa escolha.

Para isso tornava-se necessário fazer na Europa uma intensa propaganda das vantagens que encontrariam aqueles que desejassem imigrar para o Pará.

Aos colonos seriam distribuídas terras sem pagamento, com a concessão do título definitivo. Passagens, alimentação, instrumentos aratórios e sementes receberiam os colonos, inclusive a planta da colônia de Benevides, com a menção das terras devolutas, demarcadas e preparadas com tôdas as indicações úteis (13).

Da reunião foi lavrada a respectiva Ata, publicada no "DIÁRIO DO GRÃO PARÁ", o jornal conservador da época (14).

Tratou o presidente Tristão de Araripe de conseguir imigrantes na Europa, por intermédio do dr. Frederico José de Santana Nery, proprietário da "REVUE DU MONDE LATIN" e fundador em Paris da "SOCIEDADE INTERNACIONAL DE ESTUDOS BRASILEIROS".

A 8 de janeiro de 1886, dois meses depois da fundação da "SOCIEDADE PARAENSE DE IMIGRAÇÃO", respondia o dr. Santana Nery, ao presidente Araripe, nestes têrmos :

> "A imigração tal qual foi votada pela patriótica Assembléia legislativa provincial do Pará, e tal qual a deseja V. Excia. parece-nos constituir um ensaio utilíssimo, que poderá servir de exemplo para a futura organização, em grande escala, dêsse importante serviço (15).

A experiência adquirida no estabelecimento dos núcleos coloniais do sul do Império, não é de todo aplicável às províncias do norte, primeiro por causa das condições climatéricas, que são muito diferentes, em segundo lugar, porque as regiões setentrionais, acêrca das quais só nestes últimos anos iniciei aqui uma série de publicações, são muito menos conhecidas do qua as do sul; finalmente porque se, no sul são chamados os imigrantes para manter e desenvolver culturas já extensas e conhecidas, como as do café, têm êles no norte, que criar por assim dizer hábitos de lavoura sedentária.

O ensaio era, pois, indispensável, e é acertada providência o tentá-lo com **limitado número de famílias".**

E o Sr. Santana Nery indicava ao govêrno provincial os meios mais acertados para a tentativa do estabelecimento de um núcleo colonial europeu no Pará, e que eram : 1.° — propaganda na Europa; 2.° — contratos de imigrantes; 3.° — transporte dos imigrantes.

A publicação de um GUIA de imigração — "dando em linguagem singela, ao alcance de tôdas as inteligências, informações gerais, relativamente aos favores concedidos aos imigrantes, noções sumárias acêrca da província, do clima, das vias de comunicação de comércio, da produção, das condições de existência, conselhos sanitários, etc. Uma planta da colônia de Benevides, e uma carta da província, completariam êsses dados resumidos".

A propósito dos contratos de imigrantes, era despertada a atenção do govêrno provincial, sôbre a facilidade com que intermediários inescrupulosos contratavam pessoas sem habilidades para os trabalhos da lavoura, e que só tinham por finalidade, — "empreender uma viagem de recreio" — da qual voltavam, tempos depois, falando mal da terra e dos brasileiros, incutindo o desânimo no espírito dos verdadeiros trabalhadores, que temiam, justamente, arriscarem-se em lugares de climas adversos e de condições precárias.

Assim, advertia, só seriam enviados imigrantes capazes, mecânicos e agricultores, munidos de documentos — "abonando-lhes a moralidade e o passado imaculado".

Quanto ao transporte dos imigrantes e sua chegada em Belém, o dr. Santana Nery estabelecia as seguintes condições :

1.° Ao chegar em Belém, um empregado especial deverá ir a bordo. Os imigrantes desembarcariam pela manhã, muito cedo, antes de principiar o calor, e seguindo logo, sem demorar-se na cidade, para a estação da via férrea de Bragança, que os levaria diiretamente à colônia de Benevides. Ali ser-lhes-ia entregue, com tôda a brevidade possível, o respectivo título de propriedade, e preenchidas as formalidades necessárias, seriam instalados nos lotes disponíveis, adiantando-se-lhes parte das somas destinadas a sua alimentação durante o mês.

2.° Na Colônia, seria necessário ter um empregado que falasse diversas línguas, e que servisse de intermediário para as informações que por

ventura precisassem os imigrantes, proporcionando-lhes também conselhos relativamente à remessa da respectiva correspondência. Êsse seria um ponto essencial e de tôdas as propagandas a melhor, mais profícua e infalível.

A correspondência vinda de Paris teve larga repercussão na província O trabalho do dr. Santana Nery, desenvolvido no sentido de selecionar os colonos necessários, para o desenvolvimento do núcleo de Benevides, foi considerado importante e proveitoso. Esclarecia o govêrno, alertando-o contra os intermediários sem escrupulos, que contratavam pessoal sem habilitações para os serviços agrícolas.

Ao mesmo tempo que se dirigia ao proprietário da "REVUE DU MONDE LATIN", em Paris, o conselheiro Tristão de Alencar Araripe solicitava ao cônsul geral do Brasil, em Portugal sr. Paulo Pôrto Alegre, a sua colaboração, para a vinda de imigrantes portugueses para o Pará.

Era o dr. Paulo Pôrto Alegre delegado em Lisboa, da "SOCIEDADE CENTRAL DE IMIGRAÇÃO", do Rio de Janeiro, e as suas recomendações e conselhos traziam a marca da experiência.

Recomendou, inicialmente, a propaganda na imprensa diária, e em escritos práticos, avulsos, com especialidade nas províncias, para despertar o interêsse e a confiança dos colonos. Sem dinheiro isso não seria possível, mesmo porque não seria fácil enfrentar os agenciadores, que viviam de província em província, tentando catequizar os trabalhadores para os seus representados.

E explicava o cônsul Paulo de Pôrto Alegre qual era a fôrça dêsses agenciadores :

> "Se, por ventura quizessem dispensar os serviços de tais indivíduos, que ascendem a mais de 1.300, recusando-lhes certos interêsses por êles criados, teriamos sem dúvida alguma que afrontar com a sua baixa intriga contra a imigração subvencionada, qualificando-a de engajamento, escravatura branca e outras difamações, que lançaram por terra a missão do dr. Antônio Henriques Leal, há anos encarregado pelo govêrno imperial de subvencionar a imigração para o nosso país".

Outras informações prestava o diplomata brasileiro, principalmente quanto às despesas que eram avultadas para os cofres provinciais.

Naquele mesmo ano de 1886, a 7 de junho, chegavam vinte e uma famílias açorianas com 108 pessoas (16), encaminhadas para a colônia "ARARIPE", assim denominada em homenagem ao presidente Tristão de Araripe, que tantos esforços dispendeu em favor da imigração européia.

Os colonos açorianos recusaram-se a desembarcar no núcleo a que se destinavam. Os representantes da "SOCIEDADE PARAENSE DE IMIGRAÇÃO", regressaram com êles para a capital, onde se dispersaram, elucida o RELATÓRIO do Barão de Igarapé-Miri, citado pelo historiador Palma Muniz.

Fracassou a tentativa do dr. Santana Nery, de introduzir os imigrantes provindos da Europa.

O contrato, nesse sentido, firmado a 12 de julho de 1887, para vigorar de 1.º de outubro do ano seguinte, em diante, foi desaprovado pela Assembléia legislativa provincial. O mesmo aconteceu com o contrato assinado com o dr. Heráclito Vespasiano Fiock Romano, que se propunha a introduzir 5.000 imigrantes europeus — "mediante a indenização de 10$000 por imigrante introduzido".

Estava assim desfeito o sonho que por tanto tempo embalou os patriotas da "SOCIEDADE PARAENSE DE IMIGRAÇÃO".

A colonização européia, na escala proposta, fracassava de modo lamentável. Mas a colônia de Benevides tinha de sobreviver.

Vamos ver como isso foi possível.

* * *

Escreve o dr. José Coelho da Gama e Abreu, no Relatório apresentado à Assembléia legislativa provincial, no ano de 1880 (17), que ao assumir a administração do Pará, contava o núcleo colonial de Benevides cêrca de 8 a 9.000 pessoas (18).

Dois diretores da colônia, os drs. Martinho Damiense Pinto Braga e João Henrique Costard, o primeiro muito generoso e o segundo demasiado pródigo, não foram bem compreendidos pelos colonos. Êstes, desatinavam-se, acostumados que estavam com as generosidades e as prodigalidades dos chefes fracos e sem ânimo para conte-los. Os atos de indisciplina e de desrespeito ao diretor da colônia tornaram-se freqüentes. Desforços pessoais, brigas entre colonos e dêstes com o próprio diretor; espancamento das praças de um destacamento policial; desavenças constantes tumultuavam o ambiente do núcleo. Afora a indisciplina a notícia de que o govêrno estava disposto a reduzir os gastos excessivos da colônia provocou visível descontentamento entre os colonos.

Apareceram nessas horas de agitação alguns insufladores, que proferiam discursos incitando os imigrantes à reação. Efetivamente os nordestinos que lá se achavam tentaram um levante, ameaçando marchar sôbre a capital, se o govêrno persistisse no propósito de diminuir os socorros econômicos. O presidente, para evitar a desmoralização que o ato impensado dos imigrantes nordestinos provocaria com a marcha sôbre Belém, deliberou tomar medidas enérgicas que acabassem, não só com a excessiva despesa da colônia, como, também, com a indisciplina reinante.

E assim foi feito. A marcha não se efetivou. Os colonos mantiveram-se em ordem. E as despesas que eram de 14 contos por semana e de 56 por mês, foram reduzidas para 20 contos de réis mensais.

No princípio do ano de 1881, as chuvas e a abundância que haviam voltado ao Ceará, davam oportunidade a que regressassem à terra querida os imigrantes cearenses.

Entretanto, esclarecia o presidente Gama e Abreu (19):

> "A colônia não morre; diversos colonos, especialmente dos franceses ali estabelecidos, alguns têm montado pequenos engenhos a vapor para fábrica de cachaça e açucar, e sou informado que o engenheiro Pinto Braga ali pretende estabelecer um com o mesmo fim, mas em maiores proporções".

Na falta de mais fácil comunicação terrestre com Belém, onde eram consumidos os gêneros produzidos na colônia, foi estabelecido o sistema de transporte fluvial, pelo rio de Benfica, através do Pinheiro, duas vêzes por semana. Os vapores "BELÉM" e "ELEFANTE", aquele de 35 toneladas e 30 cavalos de fôrça, com acomodação para 150 passageiros, e êste de 20 toneladas e 18 cavalos de fôrça, com acomodações para 50 passageiros, faziam regularmente, oito vêzes por mês, a ligação entre Belém e a colônia de Benevides, através do pôrto de Benfica. Era responsável por essa linha a "EMPRÊSA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR PARA O PINHEIRO".

O vapor "ELEFANTE", só na falta do "BELÉM", fazia as viagens semanais, suficientes para o escoamento dos produtos que o núcleo produzia, já em considerável quantidade.

Sôbre os flagelados cearenses, transformados em agricultores, pela necessidade de ser mantida a colônia da estrada de Bragança, dizia o presidente dr. Antônio José Ferreira Braga, no ano de 1889 (20) :

> "Foi meu primeiro empenho esforçar-me por distribuir-lhes lotes de terras devolutas ali existentes, mas vi com muita mágua que preferiam a vida indolente à do trabalho que nobilita o homem e produz-lhe os meios de subsistência".

Mas, não sòmente o núcleo de Benevides, como os demais que iam ser abertos na estrada de Bragança, até onde fôssem chegando os trilhos da estrada de ferro, iam receber o impulso da colonização selecionada, trazida para o Pará, através das providências que os governadores do Estado, na sua nova fase política, inaugurada com o advento do regime republicano, implantado no país a 15 de novembro de 1889, iam determinar visando engrandece-los, estudando-lhes as possibilidades e levando-lhes o progresso.

* * *

No ano de 1889, recebia o Pará novos imigrantes nacionais e espanhois, em grande número (21).

Antes tinham vindo colonos italianos, que ficaram estabelecidos em dois núcleos denominados "ANITA GARIBALDI" e "IANETAMA" (22).

Seguindo os conselhos do dr. Santana Nery, o govêrno do Estado mandou editar um GUIA para os imigrantes espanhois, sob o título : **"AMAZÔNIA — Escritorio de emigración de España y las islas Baleares y Canarias al Estado del Pará — INFORMACIÓN a los españoles que desean emigrar al Estado del Pará"**, e onde estavam contidas valiosas informações de natureza histórica, geográfica, política e social.

Com a abertura de outros núcleos à margem da estrada de Bragança, que iam sendo valorizados e conhecidos à proporção que eram inaugurados novos trechos da estrada de ferro, a colônia de Benevides, já então chamada "NOSSA SENHORA DO CARMO DE BENEVIDES", perdia aquela preferência justificada pela primazia.

Os núcleos inaugurados posteriormente estavam destinados a melhor êxito. O de Benevides fôra uma grande experiência.

---

(1) "ESTADO DO GRÃO-PARÁ — Imigração e colonização — História e Estatística — 1616 - 1916" — Palma Muniz, páginas 33 e 34.

(2) Ob. cit.

(3) "Coleção de Leis da Província do Pará" — Tomo XXXVI-1874.

(3-A) Lei n. 809, de 6 de abril de 1874:

"Autoriza o govêrno da província a conceder privilégio por 40 anos à emprêsa ou companhia que se propuser a levar a efeito a construção da estrada de ferro entre a capital e a cidade de Bragança, assim como a mandar vir e estabelecer nas terras à margem da dita estrada dez mil colonos e dá outras providências relativas.

PEDRO VICENTE DE AZEVEDO, presidente da Província do Grão-Pará, etc., etc.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa provincial resolveu, e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1.º — É o presidente da província autorizado para conceder privilégio por 40 anos à emprêsa ou companhia, que se propuser a levar a efeito a estrada de ferro, entre esta capital e a cidade de Bragança.

Art. 2.º — É também autorizado o mesmo presidente para garantir à emprêsa ou companhia privilegiada o juro de 7% do capital empregado na dita estrada de ferro.

Art. 3.º — O privilégio do Art. 1.º poderá estender-se aos ramais do Pinheiro, Vigia, Cintra, Ourém e São Miguel, obrigando-se a emprêsa ou companhia a construí-los e explorá-los, logo que esteja provado que podem dar 4% do capital necessário ou que êsse prêmio lhe seja garantido.

Art. 4.º — A estrada de ferro, de que tratam os Arts. 1.º e 2.º, será construída e explorada por secções, sendo a primeira de quatro léguas, e as seguintes de duas léguas cada uma. Concluída uma secção será aberta ao tráfego.

Art. 5.º — A emprêsa ou companhia, que contratar a estrada de ferro de Bragança, se obrigará a mandar vir e estabelecer na dita estrada DEZ MIL COLONOS, em famílias, e na razão de 2.500 anualmente, logo que pelo govêrno imperial lhe seja garantido o embôlso das respectivas passagens.

Art. 6.º — Com destino a núcleos de colonização, o presidente da província fica autorizado para ceder à mesma emprêsa DEZ léguas quadradas de terras, das que possui a província na estrada de Bragança, sem dispendio algum para a emprêsa, e nos têrmos da concessão.

Parágrafo único — As DEZ léguas quadradas de terras, de que trata o artigo antecedente, serão marginais à estrada, e em territórios de uma légua quadrada cada uma.

Art. 7.º — O capital necessário será ajustado depois dos necessários estudos, e fixado por um contrato adicional, antes de começarem os trabalhos.

Art. 8.º — A estrada será de BITOLA ESTREITA e de uma só via com os necessários desvios, ficando livre à emprêsa ou companhia construir segunda via por sua conta.

Art. 9.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Mando, portanto, a tôdas as autoridades a quem o conhecimento e execução desta lei pertencer, que a cumpram e façam cuumprir, tão inteiramente como nela se contém. O secretário desta província a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio do Govêrno do Pará, aos seis dias do mês de abril de 1874, 53.º da Independência e do Império.

L. S. — PEDRO VICENTE DE AZEVEDO".

(4) Palma Muniz, ob. cit., pág. 26.

(5) Ob. cit., pág. 35.

(6) Ob. cit., pág. 35.

(6-A) A presidência da província expediu a seguinte portaria datada de 24 de abril de 1875:

"O presidente da província convencido das incontestáveis vantagens da imigração e reconhecendo a necessidade de promover-se o bem-estar dos imigrantes que procuram esta província, resolve nomear o consul dos Estados Unidos, vice-consules de França e Espanha, drs. Antônio Gonçalves Nunes e Guilherme Francisco Cruz, coronel Francisco Xavier Pereira de Melo, e os comerciantes Francisco Gaudencio da Costa e Fortunato Alves de Sousa, para em comissão incumbirem-se dêsse mister entendendo-se com os ditos imigrantes acêrca das terras que preferirem para seus estabelecimentos agrícolas ou industriais, se na colônia existente em Santarém ou na provincial que se trata de fundar na estrada de Bragança, dando de tudo conhecimento à presidência para serem tomadas as providências necessárias, e facilitando-lhes os meios de qualquer gênero de trabalho útil.

Deu-se conhecimento aos nomeados, prevenindo-os que tendo chegado a êste pôrto 68 imigrantes, acham-se agasalhados na gerência da Companhia do Amazonas, onde serão igualmente recebidos os que vierem, podendo a comsisão entender-se a tal respeito com o comendador Manuel Antônio Pimenta Bueno". O LIBERAL DO PARÁ, de 4 de maio de 1875. Coleção de jornais da Biblioteca e Arquivo Público do Pará.

(7) RELATÓRIO do presidente dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, cit.
(8) FALA à Assembléia Legislativa provincial, cit.
(9) Palma Muniz, ob. cit.
(10) Totalizavam 77:498$669 réis, inclusive o auxílio do govêrno imperial que foi de 20 contos de réis.
(11) Ob. cit.
(12) RELATÓRIO à Assembléia Legislativa provincial, em 26 de março de 1878.
(13) FALA com que o exmo. sr. Conselheiro Tristão Alencar Araripe, presidente da província do Pará, abriu a sessão extraordinária da Assembléia Legislativa provincial, no dia 5 de novembro de 1885. Pág. 89.
(14) "Aos 17 dias do mês de novembro de 1885, nesta cidade de Belém do Grão-Pará, no salão de honra do palácio do govêrno, reunida, sob a presidência do exmo. sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe os cidadãos abaixo assinados, representantes das diversas classes sociais, declarou o mesmo exmo. sr. conselheiro presidente da província, que os convocara para tratar do importante assunto da imigração estrangeira para esta província e oferecer as seguintes bases:

1.º Criação de uma sociedade de imigração na capital do Pará;
2.º Tornar conhecido na Europa tudo quanto possa despertar e animar a imigração para o Pará;
3.º Agentes na Europa;
4.º Favores que na Europa se deve proporcionar ao imigrante;
5.º Recepção de imigrantes;
6.º Natureza dos favores na província e tempo de duração dos mesmos;
7.º Distribuição de terras sem pagamentos, e concessão de título definitivo;
8.º Pontos de localização;
9.º Meios para ocorrer às despesas com êsse serviço.

Entrando a matéria em discussão ficou resolvido:

1.º Que se criasse uma associação incumbida de promover na província do Pará a colonização européia, sob o título de **"Sociedade Paraense de Imigração"**, sendo os abaixo-assinados os sócios instaladores;
2.º Que ficasse aclamado como presidente da mesa provisória o exmo. sr. senador Antônio Joaquim Gomes do Amaral, como 1.º vice-presidente o exmo. sr. Cônego Manuel José de Siqueira Mendes, como 2.º o exmo. sr. Barão de Igarapé-Miri, e secretário o bacharel Domingos Olímpio Braga Cavalcante, os quais a comporão até a definitiva organização da Sociedade;
3.º Que a mesa provisória ficasse encarregada da organização dos Estatutos da Sociedade e de apresentá-los à aprovação desta;
4.º Que na organização dos Estatutos se atendam as deliberações do congresso sob os demais pontos das bases acima transcritos.

E para constar e se considerar fundada a "SOCIEDADE PARAENSE DE IMIGRAÇÃO" eu, secretário da mesa provisóriai Domingos Olímpio Braga Cavalcante, escrevi a presente ATA, que assinam tôdas as pessoas presentes.

Antônio, Bispo do Pará; Tristão de Alencar Araripe, dr. Antônio Joaquim Gomes do Amaral, Cônego Manuel José de Siqueira Mendes, Barão de Igarapé-Miri, José Clarindo de Queiroz, João P. dos Santos Campos, dr. José Ferreira Cantão, Antônio Bezerra da Rocha Morais, Joaquim de Paula Pessoa de Lacerda, A. Pinheiro, Joaquim Vitorino de Sousa Cabral, Inácio B. de Moura, Cônego José Lourenço da Costa Aguiar, João Vítor Gonçalves Campos, Antônio Homem de Loureiro, Felix de Figueiredo Faria, João Diogo Clemente Malcher, dr. Fernando Costa, Samuel Wallace Mac-Dowell, Felipe Augusto de Carvalho, Barão de Santa Cândida, Agostinho Autran, Desembargador Delfino Augusto Cavalcanti de Albuquerque, Cônego Carlos Seidl, Joaquim Raimundo de Lamare, Frederico A. da Gama e Costa, David Freire da Silva, H. V. Fiock Romano, Dâmaso Pereira, Justino Franca, engenheiro Antônio Acatauassú Nunes, Antônio J. de Oliveira Campos, Luiz Eduardo de Carvalho, Antônio de Pimenta de Magalhães, Álvaro Pinto da Ponte e Sousa, Eurico Schivazappa, Antônio José de Pinho, Pedro Antônio Machado, major Antônio da Rocha Bezerra Cavalcanti, Augusto César da Ponte e Sousa, major José Felício de Sousa, Liberato Magno da Silva Castro, Julio César Ribeiro de Sousa, Antônio Bernardino Jorge Sobrinho, Alípio d'Assunção Urbano da Fonseca, Cícero Rodrigues de Oliveira, Martinho D. Pinto Braga, Antônio B. Dias de Melo, José Joaquim de Castro, João Augusto Malcher, padre dr. Mancio Caetano Ribeiro, Fulgencio Pereira Simões, Raimundo Nina Ribeiro, Gustavo Sesselberg, Joaquim Batista Moreira, Antônio Braule Freire da Silva, W. Tompson, dr. Joaquim Cardoso de Andrade, Emílio de Morais Dias, José Vicente Vieira de Vasconcelos. José Quintino de Castro

Leão, E. Compton, Francisco Schusterschitz, engenheiro W. Brambeer, Lauriano Gil de Sousa, José de Alencar Araripe, Joaquim Lucio de Albuquerque Melo. E eu Domingos Olímpio Braga Cavalcanti, secretário que a subscrevi.

(15) FALA com que o exmo. sr. conselheiro Tristão de Alencar Araripe, presidente da província do Pará, abriu a 1.ª sessão da 25.ª legislatura da Assembléia provincial no dia 25 de março de 1866", pág. 123.

(16) Palma Muniz, ob. cit., pág. 44.

(17) 1.ª sessão da 22.ª legislatura em 15 de fevereiro de 1880.

(18) "Núcleo colonial de Benevides" — Ao assumir a administração da província contava êle cêrca de oito a nove mil pessoas, número que nunca excedeu em muito. A administração Braga, fôra com êles mais do que generosa, mas a administração Costard fôra pródiga; daí nasceu que, quando em meados de julho último o govêrno central por um telegrama me ordenou a suspensão, e por outro posterior a diminuição severa das despesas, isto produziu uma séria irritação na colônia, já acostumada à generosidade do diretor Braga, às prodigalidades do diretor Costard, e à insubordinação que na última administração ali se implantara, e que **dera lugar a lutas até pessoais entre o diretor e os colonos,** e ao espancamento das praças de um destacamento.

Vendo que os dinheiros públicos lhes não eram facultados com a mesma facilidade, que alguns artigos que até ali obtinham preços elevados só eram comprados por muito menores preços, que o número de empregados que recebiam dinheiro para dirigir trabalhos, se tornava restrito, e mais que tudo insuflados pelos queixosos por terem perdido os proventos ou deixado os lugares, começaram os colonos a mostrar descontentamento e manifestar, como disse, irritação.

Animados pelos discursos que ali se ouviam, chegaram a ameaçar de, se os socorros diminuissem, se dirigirem à capital para os obter. Foi então que esta presidência deliberou tomar algumas medidas que mostrassem estar resolvida a acabar não só com a excessiva despesa de Benevides, como também a fazer respeitar as ordens do govêrno.

Melhor aconselhados os retirantes deixaram as ameaças para procurar no trabalho o alívio dos seus males.

Entretanto o diretor Antônio Bernardino Jorge Sobrinho, correspondendo às vistas do govêrno e às ordens desta presidência, procurava diminuir as despesas, já pela redução do número de pessoas no trabalho, já com a diminuição nos jornais. É assim que sendo a despesa da colônia de 14 contos por semana ou 56 por mês, quando êle tomou a direção do núcleo, hoje faz cêrca de 20 contos mensais de gasto.

Tem-se ausentado alguns retirantes; a colônia conta atualmente cêrca de oito mil, terão saído 1.500, mas que não influem na colônia, pois que são aqueles que, rixosos e turbulentos, só serviam para alterar a ordem, por isso mesmo que não queriam lotes e só estavam agarrados ao trabalho diário ao qual faltavam grande número de dias, sendo todavia incluídos nas fôlhas de pagamento.

Foi por esta época que, tendo sido despedidos temporàriamente cêrca de 200 trabalhadores, alguns mal intencionados que na maior parte tinham perdido empregos de que gozavam nas precedentes administrações, se levantaram contra o diretor da colônia e procuraram obrigá-lo a partir para a capital; a energia dêste funcionário e as providências dadas puderam terminar êste conflito, ficando a colônia convencida de que não era obedecendo a sugestões de alguns despeitados, que alcançaria coisa alguma.

Hoje a colônia marcha desassombrada, tendo já em cultivo 668 lotes, e começam a abundar as colheitas, pois que já a da farinha supõe-se ter atingido a 6.600 alqueires; há porém um inconveniente ao desenvolvimento da colônia, é a dificuldade de comunicação.

Remediar isto, é o que tenho em vista pelos meios que passo a expor nas seguintes linhas.

Julgo tão importante a existência dêste núcleo colonial e sua influência sôbre a capital, que peço sôbre êste assunto tôda a vossa atenção. Distante da capital seis léguas e de Benfica uma e meia, pagando por preços enormes os carretos, não podem com esta despesa os produtos da nascente colônia.

A estrada de ferro para Bragança, ainda não teve solução alguma quanto à garantia de juros pedida, e quando a tenha, todos sabeis que para levar a cabo a incorporação da Companhia, fazer os estudos precisos e executá-los, mediará tempo bastante para que os colonos, vendo perder suas colheitas, por não terem meios de as transportar, abandonarem os trabalhos, e procurarem outro meio de vida mais proveitoso, entretanto a colônia oferece meios de sobra para crescer e fazer abundar o mercado da capital. A sua produção só de farinha no ano corrente deve ser ao menos o triplo em relação ao ano que findou".

E concluía :

"Benevides é a única colônia rural que tem a província; começa com elementos poderosos, progridem as plantações, pode ser o celeiro da capital. Nas vossas mãos está o deixá-la morrer ou dar-lhe vida".

RELATÓRIO do dr. José Coelho da Gama e Abreu, apresentado à Assembléia Legislativa provincial do Pará, na sua 1.ª sessão da 22.ª legislatura, em 15 de fevereiro de 1880, páginas 27 e seg.

(19) RELATÓRIO apresentado à Assembléia Legislativa provincial em 15 de fevereiro de 1881, páginas 42 e 43.

(20) "RELATÓRIO com que o exmo. sr. dr. Antônio José Ferreira Braga, presidente da Província abriu a sessão extraordinária da 26.ª legislatura da Assembléia Legislativa provincial do Pará, em 18 de setembro de 1889", páginas 19 e 20.

(21) "MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo dr. José Pais de Carvalho, governador do Estado, em 1.º de fevereiro de 1900", pág. 70.

(22) Ficava o núcleo "Anita Garibaldi", à margem direita da estrada do Castanhal a Curuçá, entre os quilômetros 14 e 29, e foi constituído por 19 famílias. O núcleo "Ianetama" estava localizado na antiga estrada telegráfica de Bragança, a 19 quilômetros da vila de Castanhal. Coube aos italianos Mário Cataruzza e Salvador Nicossia a fundação destas duas colônias, em conseqüência de contrato com o Govêrno do Estado. No núcleo de "Ianetama" ficaram localizadas 48 famílias. Como ambos não tivessem cumprido fielmente com os compromissos dos contratos, foram êstes rescindidos. Inf. de Palma Muniz, ob. cit.

A P E H Ú

A construção da via férrea até o Apehú, foi iniciada a 24 de junho de 1883. Aberta a estrada, demarcadas as terras, assentados os trilhos, tratou o govêrno de instalar um novo núcleo colonial, chamado do "APEHÚ".

Para ali foram destinadas vinte e uma famílias açorianas, compostas de 108 pessoas, recém-chegadas da Europa. Os imigrantes portugueses, procedentes dos Açores, eram tidos como ótimos agricultores. No século XVII, vários colonos estabeleceram-se em Belém. Ficaram instalados na área que passou a ser chamada de rua de SÃO VICENTE, por ter sido aberta no dia consagrado ao Santo do mesmo nome. Deram, posteriormente, grande impulso a outros povoados paraenses, distinguindo-se como trabalhadores operosos e honestos.

Aconteceu, porém, que os açorianos vindos para a colônia do APEHÚ, negaram-se a desembarcar do trem que os conduzira da capital ao núcleo a que se destinavam. Não cumpriram o compromisso firmado em Portugal, por intermédio da firma CALHEIROS & OLIVEIRA, que havia recebido do govêrno da provincia, para êsse fim, vinte contos de réis.

O pretexto apontado pelos imigrantes para tal procedimento, foi o de não estarem concluídas as casas situadas nos diferentes lotes que lhes foram destinados. Também o galpão, ou seja o alojamento coletivo não ficara pronto. Faltava destocar a terra; as árvores derrubadas ainda não tinham sido removidas; tôda a área do núcleo estava transformada numa vasta capoeira, tornando " — repugnante o lugar" — segundo expressões de um dos membros da Sociedade Paraense de Imigração, que acompanhou os colonos até o núcleo (23).

Como lavradores profissionais não concordaram em perder tempo na limpeza do solo, arrastando tóros, desmanchando matos, encoivarando para a queima, sujeitando-se à promiscuidade de um alojamento coletivo que, ainda assim, não estava concluído.

O fracasso da primeira tentativa da localização de imigrantes europeus em Apehú, levou o presidente Cardoso Junior a esta observação (24) :

> "— Muito tempo se pensou que só as províncias do sul do império estavam no caso de receber a imigração européia".

O procedimento dos colonos portugueses justificava o conceito.

A Assembléia Legislativa provincial, temerosa de que os imigrantes europeus repetissem o exemplo dos açorianos, desaprovou as propostas feitas pelos

drs. Santana Nery e Fiock Romano. Concedeu, no entanto, ao govêrno, pela Lei n. 413, de 9 de maio de 1896, autorização para promover um ajuste ou acôrdo para a desapropriação das terras onde estava localizado o núcleo de APEHÚ (24-A).

Como complemento dêsse ato, foi o govêrno autorizado a dispender até a importância de 70 contos de réis.

O número de lotes da colônia era de 527, tendo sido discriminados 30, antes da chegada das 21 famílias açorianas, em 7 de junho de 1886.

Imigrantes cearenses foram, posteriormente, instalados na colônia. Pela Lei n. 712, de 2 de abril de 1900, os lotes urbanos e rurais da povoação do APEHÚ, foram concedidos à Intendência Municipal de Belém, passando a constituir patrimônio da capital (24-B).

Antes, fôra o povoado elevado à categoria de Vila, de acôrdo com os têrmos do Decreto n. 646, de 6 de junho de 1899.

Na divisão judiciária do município de Belém, feita pelo govêrno do Estado, em face do que determinava o Decreto n. 1.267, de 1.º de julho de 1905, as linhas divisórias da vila eram as seguintes :

> "APEHÚ — Com séde na vila dêste nome — A começar dos limites da circunscrição precedente (Americano, que compreendia os terrenos das colônias FERREIRA PENA e ARARIPE), descendo o Rio Americano até ao Rio Apehú, margem esquerda, subindo por êste até suas nascentes e daí por uma linha até às extremidades norte da colônia FERREIRA PENA".

Não há razões para acreditar que tivesse obtido êxito o núcleo colonial de Apehú. Foi uma experiência que não chegou a produzir os resultados esperados. Mas, como ao tempo da sua instalação era o ponto terminal da estrada de ferro de Bragança, justificava-se o interêsse que chegou a despertar entre os componentes da "Sociedade Paraense de Imigração".

Faltou à colônia uma administração eficiente, que justificasse o dispendio feito com a sua instalação e a vinda de imigrantes estrangeiros para os trabalhos agrícolas.

Daí o insucesso, que teve comêço com a recusa dos colonos açorianos de ocuparem o núcleo, que seria o marco do seu desenvolvimento e progresso. Foi, sem dúvida, o primeiro fracasso da colonização européia, no Pará, conseqüência da má direção da colônia e da precipitação dos seus fundadores.

---

(23) RELATÓRIO da Sociedade Paraense de Imigração, pelo Barão de Igarapé-Mirim.

(24) FALA à Assembléia Legislativa provincial, em 20 de outubro de 1887.

(24-A) Lei n. 413, de 9 de maio de 1896 — "Autoriza o Governador a promover ajuste ou acôrdo para a desapropriação das terras em que está situado o povoado do Apehú :

O Congresso do Estado decretou e eu sanciono a seguinte lei :

Art. 1.º — Fica o Governador do Estado autorizado a promover qualquer ajuste ou acôrdo para a desapropriação das terras em que está situado o povoado Apehú, sob as seguintes bases :

1.º As terras a desapropriar serão apenas as necessárias para a constituição do povoado e mais uma área para patrimônio.

2.º O valor da indenização será relativa tendo em vista as benfeitorias que pertencerem aos posseiros e que não entrarão em conta.

Art. 2.º — Feita a desapropriação, serão medidos e demarcados os lotes urbanos e rurais, ruas e travessas, reservados espaços para praças e servidões públicas.

Parágrafo único — Os posseiros serão preferidos nos lotes que ocupam atualmente, assim também ser-lhes-á dado lote correspondente aos espaços que forem destinados às servidões públicas.

Art. 3.º — O Govêrno poderá permutar terras devolutas pertencentes ao Estado com o proprietário das do Apehú, de modo a tornar menos onerosa ao Tesouro a desapropriação.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Govêrno do Estado do Pará, 9 de maio de 1896 — 8.º da República.

LAURO SODRÉ

O secretário **Manuel Baena**".

(24-B) Lei n. 712, de 2 de abril de 1900 — Concede à Intendência Municipal de Belém os terrenos ocupados pelos lotes urbanos da vila do Pinheiro e pelos urbanos e rurais da povoação do Apehú, respeitados os aforamentos existentes.

"O Congresso Legislativo do Estado decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º — Ficam concedidos à Intendência Municipal de Belém, que os incorporará ao seu patrimônio, os terrenos ocupados pelos lotes urbanos da Povoação do Apehú, na conformidade dos mapas das descriminações últimamente procedidas por ordem do govêrno.

Art. 2.º — O Governador do Estado mandará fazer entrega, para serem recolhidos ao Arquivo municipal, de todos os livros e documentos que se referirem à discriminação e às concessões dêsses lotes, prestando os esclarecimentos sôbre os aforamentos existentes, que serão respeitados a fim de que a Fazenda municipal possa arrecadar os respectivos foros e laudemios..

Art. 3.º — Na concessão de lotes na povoação de Apehú se respeitará a preferência que nos têrmos do parágrafo único do Art. 2.º da Lei n. 413, de 9 de maio de 1897, compete aos moradores no aforamento dos lotes em que se acharem localizadas suas habitações ou de outras no caso de as ocupadas serem destinadas a servidão pública.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Govêrno do Estado do Pará, 2 de abril de 1900 — 12.º da República

Dr. JOSÉ PAES DE CARVALHO

Augusto Olímpio de Araujo e Sousa".

CASTANHAL

Com a divisão dos terrenos, separados em lotes agrícolas, nos campos de Castanhal, e entregues aos imigrantes cearenses para cultivo, teve origem o núcleo colonial ali fundado pelo govêrno.

Mediam aqueles lotes 110 metros de frente por 440 de fundos. Até o ano de 1913, o número de áreas medidas e demarcadas foi de 218, tendo sido concedidas 159 por compra e apenas uma a título gratuito.

No núcleo de Castanhal não estiveram os imigrantes estrangeiros que se espalharam pela estrada de Bragança.

Todos os trabalhos agrícolas foram feitos pelos nacionais. Como diretores do núcleo funcionaram em diferentes épocas os srs. John Misael, Antônio Marcelino Cardoso Barata e Sigmund von Paumgartten. Segundo informações de Henrique Santa Rosa (25), as despesas feitas na colônia até o ano de 1893, ascenderam à soma de 151:225$064 réis.

Esclarece Palma Muniz que, em Castanhal, mantinha o govêrno do Estado um grande Engenho, que por contrato de 23 de setembro de 1893, foi cedido aos cidadãos Filadelfo de Oliveira Condurú e Julio de Cristo Ferreira, cujo contrato transferiram mais tarde para a firma Ferreira Castro & Cia. até que o governador Augusto Montenegro mandou rescindi-lo.

No ano de 1905, em virtude da Lei n. 957, de 1.º de novembro, os terrenos da então vila de Castanhal, elevada a essa categoria em 6 de junho de 1899 (25-A), foram incorporados ao patrimônio da Municipalidade de Belém.

A propósito das terras de Castanhal, o senador Antônio José de Lemos, na época Intendente municipal da capital, usou das seguintes expressões, no seu interessantíssimo Relatório intitulado "O MUNICÍPIO DE BELÉM", 4.º volume :

> "Os terrenos da vila de Castanhal acham-se em bôas condições de divisão, tendo havido um projeto prévio, ao qual obedeceram as concessões de terras.
>
> A vila está dividida em quarteirões quadrangulares e êstes em lotes de 968m2. Também nesta vila as vias públicas carecem de denominação. A quase totalidade dos terrenos urbanos são de propriedade particular, por venda feita pelo govêrno do Estado".

Procedida a divisão judiciária do Município de Belém, em face do Decreto n. 1.267, de 1.º de julho de 1905, a 8.ª circunscrição de Castanhal, passou a ter as seguintes linhas divisórias :

"CASTANHAL — Com séde na vila dêste nome a começar dos limites da 7.ª (Apehú), descendo o rio Apehú desde as nascentes até ao povoado de Macapá inclusive; dêste por uma linha até encontrar o limite sul do núcleo Inhangapy, seguindo pelo limite leste do mesmo núcleo, daí pelo limite sul da légua chamada — Légua do Banco Norte — e pelos limites da colônia Ianetama até ao quilômetro 101 da estrada telegráfica, seguindo os limites da colônia Ianetama até encontrar a linha de leste da Légua do Banco, percorrendo êste limite e a travessa do quilômetro 84 da Estrada de Ferro de Bragança, lado sul, daí pela divisa entre os núcleos José de Alencar e Marapanim até ao igarapé Defuntos, descendo por êste, margem esquerda, até ao rio Marapanim, dêste pela margem esquerda descendo até a fóz do braço esquerdo do Marapanim, subindo por êste, margem esquerda, até à estrada de Curuçá, desta por uma linha até os limites de oeste do núcleo Anita Garibaldi e daí por uma outra linha até encontrar a colônia Ferreira Pena".

A elevação de Castanhal à categoria de município, foi feita em conseqüência dos têrmos do Decreto n. 600, de 28 de janeiro de 1932, que revogou o ato que havia criado o município de Santa Isabel, e deu ao de Castanhal essa prerrogativa, fixando-lhes os limites e desanexando-o do patrimônio municipal de Belém, onde figurava desde 1905 (25-B).

---

(25) Cit. por Palma Muniz.

(25-A) Lei n. 646, que elevou à categoria de vilas os povoados de Benevides, Santa Isabel, Apehú e Castanhal. Era governador do Estado o dr. Pais de Carvalho que sancionou a referida Lei.

(25-B) Decreto n. 600 — de 28 de janeiro de 1932.

Revoga o Decreto n. 565, de 30 de dezembro de 1931, que criou o município de Santa Isabel e crêa o município de Castanhal, na Estrada de Ferro de Bragança, fixando-lhe os limites.

O Major Interventor Federal do Estado do Pará, por nomeação legal do Govêrno Provisório da República, usando de suas atribuições, e,

considerando que a vila de Santa Isabel, por sua topografia e situação geográfica constitui um dos subúrbios da capital do Estado, não convindo, por isso, desanexá-la do território do município de Belém; mas,

considerando que a zona servida pela Estrada de Ferro de Bragança, compreendida entre a povoação de Americano e o rio Jambuaçú, pela sua população, comércio, indústria e agricultura, merece ser constituída em Prefeitura municipal;

considerando que, nesse território, se acham compreendidas as vilas de Apehú, Castanhal e Inhangapy e as povoações de Americano, Anhanga e outras, as quais têm alcançado destacado e notável desenvolvimento econômico;

considerando que a vila de Castanhal é a que maiores vantagens reune para séde do novo Município,

Decreta:

Art. 1.º — Fica extinto o Município de Santa Isabel, com séde na vila do mesmo nome, criado pelo Decreto n. 565, de 30 de dezembro de 1931, e criado o município de Castanhal, na Estrada de Ferro de Bragança, com séde em Castanhal.

Art. 2.º — O seu território é constituído da área que é desanexado do município de Belém, a qual fica compreendida entre os limites abaixo:

Com o município da Capital: pela margem direita do rio Guamá, águas abaixo, a começar do ponto fronteiro à foz do rio Bujarú até a foz do rio Oriboca, subindo pelo thalweg dêste até às nascentes, seguindo daí pelo limite de fundos dos terrenos dos herdeiros ou sucessores de d. Maria Luiz Bandeira Cabral, até encontrar o rio Guajará, um dos formadores do rio Tayassuhy, pelo thalweg dêste rio Guajará, subindo, até encontrar a linha de limite sul

da antiga colônia de Nossa Senhora do Carmo de Benevides, seguindo por esta linha até a extremidade sul da oitava travessa, também chamada Mucuripe, dessa mesma colônia; seguindo daí por uma linha reta até à extremidade sul da linha de limite oeste dos terrenos da antiga Colônia Araripe, subindo por esta linha até a linha de limite norte do núcleo Ferreira Pena, seguindo por esta até encontrar a linha de limite Este do mesmo núcleo e, daí por uma reta até encontrar a extremidade Leste da linha de limites Norte do núcleo colonial Granja América;

Com o município de Vigia: dêste último ponto por uma reta traçada entre êle e o ponto em que o rio Braço Esquerdo do rio Marapanim corta a estrada que vai da vila de Castanhal a Curuçá;

Com o município de Marapanim: pelo thalweg do rio Braço Esquerdo do Marapanim, do ponto em que êle corta a estrada de Castanhal a Curuçá, descendo até sair no rio Marapanim, do qual é afluente esquerdo; pelo thalweg do rio Marapanim até a foz do rio Jambuaçú, seu afluente direito, e entrando por êste até a foz do igarapé Sapoquara, afluente direito do rio Jambuaçú;

Com o município de Igarapé-Açú, atual João Pessoa: pelo thalweg do rio Jambuaçú, até às suas nascentes; destas por uma linha reta até à extremidade Norte da linha de Oeste dos terrenos pertencentes ao núcleo colonial Santo Antônio do Prata; por esta linha de Oeste da Colônia do Prata até a sua extremidade Sul, e por uma reta a partir dêste último ponto em direção ao ponto fronteiro à foz do rio Bujarú, afluente esquerdo do rio Guajará, até uma distância de seis quilômetros; e,

Com o município de São Miguel do Guamá: por essa linha que vai ao ponto fronteiro à foz do rio Bujarú, a partir do fim dos seis quilômetros acima citados, até à margem direita do rio Guajará.

Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrário.

O secretário de Estado do Interior e Justiça assim o faça executar.

Palácio do Govêrno do Estado, 28 de janeiro de 1932.

J. DE MAGALHÃES BARATA
Major Interventor

1.º tenente ISMAELINO DE CASTRO".

J A M B U - A Ç Ú

O núcleo foi fundado em 1895, demarcado pelo engenheiro Pedro Bezerra da Rocha Morais, ficando situado no quilômetro 118 da estrada de ferro de Bragança. Até o ano de 1910, os colonos existentes pertenciam às seguintes nacionalidades (26) :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo fem.	Número de famílias
Brasileiros	656	493	611	538	189
Espanhóis	394	253	327	320	135
Portugueses	4	6	4	6	2
Total	1.054	752	942	864	326

O número de imigrantes localizados até o ano de 1901, segundo o recenseamento feito em tôdas as colônias, era em Jambu-Açú de 1.980, sendo 1.008 homens e 972 mulheres, entre adultos e menores.

Existiam naquela época 5 engenhos para a fabricação de aguardente (26-A), e 44 fornos para a fabricação de farinha. Além dêsses gêneros, produzia mais : arroz, milho, feijão, frutas e cana de açucar.

Os títulos gratuitos de posse de terras expedidos até o ano de 1.908, somavam 318, sendo de 500 o número de lotes.

As despesas feitas para a manutenção do núcleo, de 1.º de janeiro a 30 de setembro de 1897, chegaram à importância de 115:905$657 réis, com a seguinte discriminação (27) :

Mercadorias	2:693$620 réis
Fôlhas de pagamento	51:684$362 réis
Gado para alimentação	12:214$500 réis
Pães	46$200 réis
Construção e reparos de casas .	19:004$000 réis
Destocamento e encoivaramento	1:085$500 réis
Compra de animais	4:190$000 réis
Despesas diversas	24:787$475 réis

A distribuição de imigrantes, no referido período, para Jambu-Açú foi de 255 adultos e 162 menores.

Observamos que as estatísticas da época, que temos consultado, englobam a produção dos núcleos coloniais, não dando oportunidade a uma análise mais circunstanciada sôbre o trabalho dos imigrantes, em cada Colônia, isoladamente. O próprio historiador Palma Muniz, a quem devemos fartas informações sôbre a imigração e colonização no Estado do Pará, engloba no quadro de exportação da zona da estrada de ferro de Bragança, a produção de tôdas as colônias. Acreditamos que lhe tenham faltado, como nos faltam agora, os detalhes indispensáveis que constituiriam, sem dúvida, curiosa demonstração das atividades dos diferentes núcleos e das diversas correntes imigratórias.

Com a criação do município de Igarapé-Açú, em virtude da Lei n. 985, de 26 de outubro de 1906, na antiga séde da colônia de Jambu-Açú perdeu esta, depois de 11 anos de atividade, as suas características iniciais.

A administração do núcleo era composta dos seguintes funcionários: Administrador: Tito de Moura Rodrigues; Ajudante: Antônio M. de Albuquerque Valente; Escriturário: Francisco de Oliveira Godinho; Farmacêutico enfermeiro: João Cândido Soares; Almoxarife: José Joaquim Barroso e Silva.

---

(26) Palma Muniz, ob. cit.

(26-A) Um dêsses engenhos foi arrendado a Jorge Latache, conforme contrato firmado em 14 de março de 1901. O arrendatário responsabilizou-se pelo pagamento dos juros de 5% anuais sôbre o valor de 40 contos de réis, fazendo entradas semestrais de um conto de réis em 10 de julho e 10 de janeiro, até terminar o contrato que era de 3 anos. Como não cumprisse êsse dispositivo do contrato foi êste rescindido, nos têrmos do Decreto n. 1.125, de 28 de fevereiro de 1902.

(27) RELATÓRIO apresentado ao Governador do Estado pelo bacharel Joaquim Rodrigues de Sousa Filho, secretário em comissão, em 3 de janeiro de 1898, página 263.

BENJAMIN CONSTANT

No ano de 1894, foram demarcados e divididos os primeiros lotes agrícolas, num total de 559, e numa extensão de 116 quilômetros.

Os imigrantes nacionais e estrangeiros enviados para a Colônia de Benjamin Constant, até o mês de outubro de 1900, estavam assim classificados :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo Fem.	Número de famílias
Brasileiros	1.005	940	998	947	383
Espanhóis	578	378	453	503	191
Total	1.583	1.318	1.451	1.450	574

Os administradores da colônia desde a sua fundação foram respectivamente : o engenheiro João Arnoso, Ângelo Cesário Valente Doce, João Regis de Lima Valverde e engenheiros Guilhrme von Linde e José Pereira de Brito Leite de Berredo (28).

Cabe ao núcleo de Benjamin Constant " — a iniciativa da instalação dos engenhos a vapor", entre os quais se destacaram os denominados "PAIS DE CARVALHO" e "LAURO SODRÉ" (29). Afora êstes, alguns colonos adquiriram e instalaram outros pequenos engenhos e engenhocas para a fabricação de aguardente e açúcar.

Até dezembro de 1898, o número de colonos era de 1.695, constituindo 328 famílias. Dessas, esclarecia o dr. Serzedelo Corrêa, 100 já haviam deixado de receber rações, 37 recebiam meia ração, e 191 tinham a ração inteira. Os gastos do govêrno com o núcleo, elevavam-se até aquele ano à importante quantia de 423:991$410 réis, com a seguinte discriminação :

Gêneros alimentícios	162:189$220 réis
Utensílios, ferragens e mercadorias	44:713$870 réis
Medicamentos	4:071$320 réis
Transporte especial dos colonos	2:950$000 réis
Dinheiro entregue ao administrador para os serviços sob sua administração	210:067$000 réis

O núcleo Benjamin Constant faz parte integrante do município de Bragança, tendo sido a sua antiga denominação mudada para TIJOCA.

---

(28) Palma Muniz, ob. cit., pág. 77.

(29) RELATÓRIO apresentado ao exmo. sr. dr. José Pais de Carvalho, governador do Estado, pelo secretário dr. Inocencio Serzedelo Corrêa, em 28 de fevereiro de 1899.

M A R A P A N I M

Este núcleo, próximo do povoado de Castanhal, obteve a preferência dos imigrantes nordestinos. Criado em 1893, foi seu primeiro administrador o sr. Antônio Marcelino Cardoso Barata, que em outras colônias havia dado provas de capacidade de trabalho.

Tendo o govêrno cedido a área do núcleo aos arrendatários Filadelfo de Oliveira Condurú e Julio de Cristo Ferreira, primeiros contratantes do engenho da colônia de Castanhal, passou a colônia à denominação de Burgo Marapanim. As despesas do núcleo, no ano de 1897 (30), foram de 529:073$264 réis, com a seguinte aplicação:

Gêneros alimentícios	76:745$765 réis
Utensílios, ferragens e mercadorias diversas	91:256$975 réis
Medicamentos	4:918$630 réis
Transportes pela Estrada de Ferro	3:270$643 réis
Discriminação de lotes	14:865$531 réis
Empreitadas pagas no Tesouro	84:888$300 réis
Dinheiro entregue ao administrador para as despesas sob sua administração	253:127$420 réis

O núcleo de Marapanim, dizem as crônicas da época, tornou-se pela sua prosperidade e privilegiada situação, um dos mais procurados da estrada de Bragança.

Nas suas matas abundavam as madeiras de lei, que davam bom preço no mercado, e eram, por isso mesmo, procuradas pelas casas comerciais que negociavam com essa especialidade. Os colonos do núcleo, tentados pelo lucro fácil e rápido, deixaram as suas lavouras à margem e entregaram-se completamente à derrubada das árvores de porte, que arrastavam na sua queda as árvores menores (30-A).

Não só esta circunstância, da venda da madeira de lei, como a preferência que lhe foi dada pelos imigrantes do Ceará e Rio Grande do Norte (30-B), fizeram dêste núcleo um dos mais populosos e prósperos. Tanto que foi necessário " — aumentar o número de lotes e proceder aos trabalhos de discriminação e preparação dêstes e construção de casas para os colonos".

O govêrno do Estado, por Portaria de 15 de dezembro de 1897, mandou dividir a colônia em duas secções — "ficando a primeira com a séde e denominação primitivas, e compreendendo as estradas dos quilômetros 12 e 14 e trans-

versais existentes desde a primeira dessas estradas até o rio Marapanim. A segunda secção recebeu honrosamente o nome de núcleo JOSÉ DE ALENCAR, como um tributo de aprêço à colaboração do povo cearense na obra da colonização dêste Estado, tem a séde na estrada do quilômetro 6 e compreende esta estrada e a do quilômetro 9 e as transversais anteriores ao quilômetro 12" (31).

Ficavam os limites dos dois núcleos entre os de Marapanim e do povoado de Castanhal.

Os imigrantes nacionais e estrangeiros localizados em Marapanim, até o ano de 1900, eram os seguintes :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo Fem.	Número de famílias
Brasileiros	389	319	348	360	118
Espanhóis	205	200	225	180	68
Portugueses	12	7	11	8	4

Naquele ano a administração do núcleo estava composta dos seguintes funcionários : Administrador — Abel Alves de Queiroz Lima; Ajudante — Jonatas Juvenal Maia; Escriturário — Bruno Jansen Pereira Junior; Almoxarife — Higino Honorato Soares Pontes; Farmacêutico enfermeiro — Eduardo de Oliveira.

---

(30) RELATÓRIO do dr. Inocencio Serzedelo Corrêa, ob. cit., pág. 298.
(30-A) RELATÓRIO cit., pág. 298.
(30-B) ob. cit.
(31) ob. cit., pág. 299.

JOSÉ DE ALENCAR

Este núcleo foi criado em conseqüência da Portaria de 16 de dezembro de 1898, do govêrno do Estado, sendo constituído por 218 lotes agrícolas. Nêle foram instalados até o mês de outubro de 1900, os seguintes imigrantes :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo Fem.	Número de famílias
Brasileiros	796	516	693	619	216
Espanhóis	10	3	7	6	3

Depois de feita a instalação do núcleo, informa Palma Muniz, a sua administração foi contratada com os padres Agostinianos, que não se mantiveram por muito tempo na direção da colônia, tendo pedido ao govêrno a rescisão do contrato, como haviam feito com o núcleo de Monte Alegre, na cidade do mesmo nome.

Tomando o govêrno a direção e a responsabilidade da colônia, fêz inaugurar na manhã de 20 de janeiro de 1901, um moderno engenho. Antes, às 9 horas, em um altar levantado na casa das máquinas, celebrou o sacrifício da missa o padre Leitão, vigário da igreja de Nossa Senhora de Nazaré, de Belém. Assistiram à cerimônia religiosa, além de 2.000 colonos do JOSÉ DE ALENCAR e de outros núcleos convizinhos, os srs. coronel Joaquim Mendonça, inspetor de terras, Gomes do Carmo, agrônomo do Instituto Lauro Sodré, e várias outras pessoas especialmente convidadas para o ato. Ao Evangelho o padre Leitão dirigiu-se aos colonos exortando-os ao "trabalho aporfiado e persistente (31-A), para que a terra que lhes fôra confiada, sob o cultivo inteligente e bem dirigido, pudesse pagar-lhes em benefício o labor consumido".

Depois de celebrada a missa foi dada a bênção às máquinas, servindo de padrinhos o coronel Joaquim Mendonça, o agrônomo Gomes do Carmo e um jornalista presente à festa.

Eram oito as máquinas : o engenho, um dos mais aperfeiçoados que tinham vindo para o Estado; o moinho para milho; o cevador de mandioca; o

alambique com 12 polegadas de diâmetro; o fôrno cilíndrico para a fabricação da farinha e prensa com 20 polegadas de diâmetro e 80 centímetros de altura.

A caldeira era do sistema locomóvel — "AMÉRICO" —, com a fôrça de 10 H. P. Tanto o engenho como as demais máquinas foram montados pelo mecânico Francisco Pinto. Vários batizados foram feitos pelo padre Leitão, de crianças filhas de colonos.

O almôço festivo foi servido na casa da diretoria, discursando, entre outras pessoas, um colono espanhol, que cheio de entusiasmo, agradeceu em nome dos seus companheiros os favores recebidos dos poderes públicos.

Com a abertura e demarcação do núcleo, instalação dos imigrantes e despesas conseqüentes, gastou o govêrno do Estado, até o ano de 1899, a importância de 331:092$420 réis.

Atravessava o JOSÉ DE ALENCAR uma estrada de rodagem, ligando Castanhal à cidade de Curuçá.

A Lei n. 824, de 14 de outubro de 1902, autorizou o govêrno a conceder títulos definitivos de propriedade aos colonos ali sediados.

Para êste favor era necessário, apenas, que o pretendente provasse que ocupava o lote agrícola há mais de um ano; que tivesse morada habitual e com cultura efetiva de uma parte apreciável da área do lote; que tivesse bom comportamento; que fosse de bons costumes e vivesse em paz com os seus vizinhos.

(31-A) FÔLHA DO NORTE de 22 de janeiro de 1901.

SANTA ROSA

Núcleo fundado nos têrmos da Portaria de 15 de dezembro de 1898, a sua denominação constituiu uma justa homenagem ao dr. Henrique Santa Rosa, na época, diretor do Departamento de Obras Públicas, Terras e Colonização do Estado.

A divisão dos lotes agrícolas, a construção das casas destinadas aos colonos, a abertura de estradas e construção de estivas (32), foram feitas pelos contratantes dêsses serviços, engenheiro Antônio Teles da Silva Lobo, José Augusto de Menezes Sales e Antônio Pinto Xavier.

O núcleo ficava situado à margem da estrada que ia do povoado de Santa Isabel à estrada da Vigia.

Até o fim do ano de 1898, as despesas efetuadas com a instalação da colônia, haviam alcançado a soma de 69:951$920 réis, de acôrdo com a seguinte discriminação :

Discriminação de lotes	15:037$920 réis
Abertura de estradas, derrubada, limpeza e destocamento ..	21:600$000 réis
Construção de estivas sôbre cursos dágua	4:904$000 réis
Preparação de 30 roçados, incluindo broca, derrubada, queima e encoivaramento, limpeza e destocamento de uma área central em cada um	8:910$000 réis
Construção de 30 casas para colonos	19:500$000 réis
	69:951$920 réis

O preço de cada casa de colono, segundo vemos, foi de 650$000 réis.

Os imigrantes estabelecidos no núcleo, conforme o recenseamento feito no mês de outubro de 1900, eram os seguintes :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo Fem.	Número de famílias
Brasileiros	234	224	230	228	74
Espanhóis	251	373	360	366	104
Alemães	3	1	2	2	1
Italianos	2	3	1	4	1

Predominavam no núcleo, os imigrantes espanhóis num total de 624 pessoas, componentes de 104 famílias.

Os colonos alemães tinham vindo espontaneamente para o Estado, indo empregar as suas atividades na estrada de Bragança. Eram ótimos agricultores e excelentes trabalhadores. O mesmo acontecia com a família italiana, que não veio no meio dos imigrantes contratados, mas às expensas próprias.

---

(32) Relatório cit., pág. 299.

FERREIRA PENA

Núcleo criado a 9 de março de 1898, em virtude da proposta feita pelo dr. Henrique A. Santa Rosa, então diretor da Repartição de Obras Públicas, Terras e Colonização (33). Estava sediado na confluência da colônia de "ARARIPE", à margem esquerda da estrada de ferro de Bragança.

Possuia 4 engenhos de fabricação de cachaça e fôrnos para fabricação de farinha.

Os imigrantes que predominavam na colônia eram os brasileiros, seguindo-se os espanhóis em número de 34 famílias.

Até o ano de 1900, o número de colonos era êste :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo Fem.	Número de famílias
Brasileiros	178	152	166	164	52
Espanhóis	73	72	82	63	34

O número de lotes demarcados era de 208, sendo de 26 os títulos gratuitos concedidos até o ano de 1908.

Posteriormente foi feita a discriminação dos terrenos nas estradas denominadas : Ferreira Pena, Floriano Peixoto, Deodoro da Fonseca, Lauro Sodré; travessas : 15 de Novembro, Pais de Carvalho e 13 de Maio, num total de 96 lotes.

No dia 8 de setembro de 1900, embarcava para o Americano, com o propósito de emancipar a colônia FERREIRA PENA, que estava apta a viver dos seus próprios recursos, o dr. Pais de Carvalho, governador do Estado, em companhia dos srs. Augusto Montenegro, Artur Lemos, Augusto Olímpio, Gomes do Carmo, Numa Pinto e João Luís de La Roque. Chegando à tardinha à vila do Americano, dali foram a cavalo para a séde da colônia, distante cêrca de 6 quilômetros, juntando-se à comitiva mais as seguintes pessoas : coronel João Moreira de Castro, capitão Manuel Honorato, frei Carlos de San Martinho, frei Paulo Trescorre, Antônio Lobo, Costa Rodrigues, Duque Estrada e Joaquim de Morais Novas, assim como numerosos habitantes do Americano.

Na manhã seguinte, numa das salas da administração, presentes todos os colonos, foi celebrada missa por frei Carlos, acolitado por frei Paulo.

Seguiu-se a solenidade da entrega dos títulos dos lotes agrícolas a 85 famílias, das quais 43 brasileiras e 42 espanholas, num total de 512 pessoas.

A cultura da colônia era próspera. Havia grandes plantações de mandioca, milho, feijão, cana de açucar, algodão e arroz. Desenvolvida era também a plantação de hortaliças e de árvores frutíferas.

Existia na colônia uma escola mista, dirigida por dona Rita Linhares Menescal.

(33) Palma Muniz, ób. cit., pág. 86.

ANITA GARIBALDI

Data de 29 de dezembro de 1898, o contrato assinado entre o Govêrno do Estado e o cidadão Mário Cataruzza (33-A), para a introdução, no Pará, de duzentas famílias italianas, que seriam destinadas à estrada de Bragança, onde ficariam instaladas no núcleo agrícola ANITA GARIBALDI.

Ficava a colônia à margem direita do caminho que ligava o povoado de Castanhal a Curuçá.

Não obstante as facilidades dispensadas pelo govêrno ao contratante Cataruzza, êste só conseguiu a vinda de 19 famílias. Em conseqüência foi rescindido o contrato.

Mais tarde foi projetado nas terras fronteiras do núcleo ANITA GARIBALDI, o núcleo ANTÔNIO BAENA, que teria 117 lotes agrícolas. Não progredindo êste, ficou anexado ao primeiro, constituindo então 403 lotes de terras demarcadas.

O número de colonos existentes até o mês de outubro de 1900, era o seguinte :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo Fem.	Número de famílias
Brasileiros	481	265	360	386	124
Espanhóis	79	52	60	71	25
Italianos	22	15	20	17	7
Belgas	3		1	2	1

O total de imigrantes localizados no núcleo era de 917 pessoas. Estavam em funcionamento na colônia 8 fôrnos de cobre para fabricação de farinha. O núcleo foi emancipado a 21 de abril de 1902, nos têrmos do Decreto n. 1.000, daquela data.

(33-A) "TÊRMO de contrato que assina o cidadão Mário Cataruzza, para a fundação de uma colônia

formada de duzentas famílias italianas, nas terras marginais à estrada de Castanhal a Curuçá, entre o rio Defuntos e o braço esquerdo do Marapanim.

Aos vinte e nove dias do mês de dezembro de mil oitocentos e noventa e oito, nesta Repartição de Obras Públicas, Terras e Colonização, perante o sr. Diretor da mesma, dr. Henrique Américo Santa Rosa, compareceu o cidadão Mário Cataruzza a fim de assinar o têrmo de contrato para a fundação de uma colônia de duzentas famílias italianas, nas terras marginais à estrada do Castanhal a Curuçá, entre o rio Defuntos e o braço esquerdo do Marapanim, ficando com êle estabelecidas as seguintes condições:

1.ª — Mário Cataruzza, sudito italiano, residente nesta capital, obriga-se a fundar nas terras marginais à estrada do Castanhal a Curuçá, uma colônia na qual localizará duzentas famílias de lavradores italianos, oriundas do vale do rio Pó, isto é, das províncias situadas nas regiões de Veneto, Lombardia, Piemonte e Emílio, de acôrdo com as condições que vão adiante declaradas.

2.ª — Para o fim indicado na cláusula precedente, o contratante obriga-se:

a) a fazer discriminação dos duzentos lotes destinados à localização das famílias dos imigrantes, tendo cada um duzentos e cinqüenta metros de frente e mil ditos de fundos e sendo as respectivas frentes ao longo da estrada do Castanhal a Curuçá, à margem direita; ao longo do braço esquerdo do rio Marapanim, à margem direita; ao longo do Igarapé Grande, às margens direita e esquerda; ao longo do rio Defuntos, à margem direita; ao longo do rio Marapanim, à margem esquerda;

b) a abrir estradas para a passagem de cavalos e carroças nas duas margens do Igarapé Grande, na margem direita do braço esquerdo do rio Marapanim e à margem esquerda dos rios Marapanim e Defuntos;

c) a efetuar a derrubada, tombamento, queima e encoivaramento em uma área de três mil e seiscentos metros quadrados em cada lote, e dentro dessa área fazer o destocamento e limpeza de outra, destinada a construção de casa, com vinte metros de frente, por trinta de fundos ou seiscentos metros quadrados.

d) a construir na área destocada de cada um dos duzentos lotes, uma casa para cada colono e sua família, conforme o tipo adotado nas colônias do Estado;

e) a ir buscar pessoalmente as duzentas famílias de agricultores na Alta Itália, fazê-las transportar das respectivas residências ao pôrto de Genova, e daí ao de Belém em vapores da LIGURE BRASILIANA, e localizá-las em seus lotes, na colônia;

f) a construir: 1.ª - uma casa para a administração da colônia; 2.ª - uma casa para almoxarifado e farmácia e residência dos respectivos empregados e do médico; 3.ª - uma casa para residência do padre; 4.ª - duas casas para escolas e habitações dos respectivos professores; 5.ª - uma capela;

g) a manter desde a chegada das primeiras cinqüenta famílias até a entrega da colônia ao Govêrno do Estado, à sua custa, um padre católico de nacionalidade italiana, filho da Alta Itália;

h) a fornecer a alimentação dos empregados, e a pagar-lhes os vencimentos; e finalmente a fornecer os livros da administração e contabilidade estabelecidos pela lei;

i) a fornecer aos colonos a alimentação em rações inteiras, durante os primeiros seis meses, e em meias rações nos seis meses seguintes, conforme as tabelas de distribuição atualmente em vigor;

j) a dirigir os trabalhos das plantações nas diferentes culturas e a tomar conta da direção moral, técnica e administrativa da colônia;

k) a entregar a colônia ao Estado completamente emancipada de ulteriores fornecimentos de alimentação, no prazo de um ano, a decorrer da data da localização da última das duzentas famílias.

3.ª — A superintendência de todos os trabalhos será executada pela Diretoria de Obras Públicas, Terras e Colonização.

4.ª — O contratante obriga-se a aceitar em pagamento dos serviços indicados nas letras **a)**, **b)**, **c)**, **d)** e **f)**, da cláusula segunda, os preços das tabelas em vigor atualmente na Repartição de Obras Públicas.

5.ª — Pelo transporte de cada imigrante em vapor da LIGURE BRASILIANA, do pôrto de Genova ao de Belém, perceberá o contratante, do Tesouro, a importância de seis libras esterlinas por adulto, três ditas por criança de sete a doze anos, uma e meia dita por criança de três a sete anos. Os menores de três anos serão transportados gratuitamente.

6.ª — As idades dos membros das famílias serão provadas com documentos firmados pelos síndicos das municipalidades a que elas pertençam.

7.ª — As despesas feitas com o transporte das famílias, dos lugares em que residirem para o pôrto de Genova, sua alimentação durante essa viagem e a estada nessa cidade até o dia da saída do vapor, ficam a cargo do Govêrno do Estado, que as pagará ao contratante, à vista de documentos justificativos por êste apresentados e ratificados pelo consulado brasileiro em Genova. No caso, porém, de que o Govêrno queira exonerar o Tesouro dessas despesas, ficarão elas a cargo do contratante, tendo êste de aumentar, nos valores das passagens, uma libra esterlina por adulto e meia dita por menor de três a doze anos. Os menores de três anos não darão direito a indenização alguma.

8.ª — A cargo do contratante ficarão as despesas da localização das duzentas famílias, menos os da estadia na Hospedaria e de transporte pela Estrada de Ferro de Bragança até o Castanhal, as quais serão feitas pelo Estado.

9.ª — As ferramentas, utensílios e sementes que devem ser dados aos colonos serão fornecidos pelo Govêrno do Estado, por intermédio da Repartição de Obras Públicas, Terras e Colonização, de acôrdo com as tabelas e na forma da Lei.

10.ª — A alimentação para os colonos será fornecida por meses adiantados pelo Govêrno e por intermédio da Repartição de Obras Públicas, Terras e Colonização, seja em dinheiro, seja em gêneros, fazendo-se o cálculo pelas tabelas de distribuição usadas nas colônias.

11.ª — As despesas de que trata a cláusula quarta, serão pagas ao contratante depois de aprovados os trabalhos que a elas deu lugar pela Diretoria de Obras Públicas, Terras e Colonização, e de examinadas as mesmas por pessoa designada para isso, pela Diretoria, e as constantes das cláusulas quinta e sétima logo depois do recebimento no Outeiro e aceitação pelo Govêrno dos imigrantes das famílias chegadas.

12.ª — O chefe de cada família não excederá da idade de cinqüenta anos. Podem ser admitidos, como fazendo parte das famílias, os ascendentes irmãos e consanguíneos, contanto que provem sua convivência com os chefes das mesmas e que sejam também agricultores. Êstes requisitos serão provados com certidões das autoridades municipais, autenticadas pelo cônsul brasileiro em Genova.

13.ª — O contratante fica também obrigado a apresentar documentos que provem o bom estado de saúde, perfeito gôzo das faculdades mentais, a vacinação e ausência de moléstias contagiosas dos imigrantes, bem assim que nunca foram condenados por crimes comuns, e têm bôa conduta.

14.ª — O contratante é ainda obrigado a localizar as duzentas famílias, dentro do prazo de um ano, contado da data em que fôr instalada na colônia a primeira turma chegada, e a começar a introdução por um número não inferior ao de cinqüenta famílias.

15.ª — Os imigrantes localizados na colônia fundada pelo contratante, terão tôdas as vantagens e ficarão sujeitos às mesmas obrigações dos colonos dos demais núcleos do Estado e constantes da lei n. 583, de 21 de junho dêste ano.

16.ª — Dentro do prazo de um ano contado da assinatura do contrato, o contratante iniciará a montagem, no centro da colônia, exclusivamente à sua custa, de uma serraria a vapor e um engenho para moagem de cana e milho, devendo tê-los a funcionar no máximo, até mais um ano depois, incorrendo, na falta de cumprimento de qualquer destas condições, na multa de quinhentos mil réis por mês que exceder, e na pena de caducidade no fim de doze meses.

17.ª — O contratante fará respeitar as matas circunvizinhas, podendo os colonos sòmente lançar mão de madeiras que obtiverem em conseqüência de sucessivas derrubadas nos lotes respectivos, feitas por causa das plantações ou por outro motivo de necessidade.

18.ª — Os trabalhos de engenharia, levantamento de plantas e outros correrão por conta do contratante.

19.ª — Os lotes serão explorados única e exclusivamente pelos colonos, em plantações de cereais e legumes e de produtos puramente comerciais, como: a cana de açúcar, o cacau, o café, o algodão.

20.ª — A direção pròpriamente técnica da colônia será confiada a um agrônomo, cuja alimentação e vencimentos até a entrega da colônia, correrão por conta do contratante, a cujo cargo ficam igualmente as despesas a fazer com o fornecimento de medicamentos aos colonos e com o serviço médico.

21.ª — As plantações serão feitas de conformidade com os últimos cálculos e conselhos forneci-

dos pela ciência, e pela prática, e pelas instruções que forem oportunamente indicadas pela Sociedade Paraense de Agricultura.

22.ª — Em todos os trabalhos que tenham de ser executados por conta do Govêrno na colônia, para fundação desta; localização dos imigrantes, abertura de vias de comunicação, construções e outros, o contratante seguirá as regras e tipos geralmente adotados nas demais colônias do Estado, e observará as instruções que a Diretoria de Obras Públicas, Terras e Colonização julgue conveniente dar.

23.ª — Como indenização das despesas constantes das cláusulas décima e oitava, vigésima e segunda, letras g), h), j), o Govêrno do Estado pagará ao contratante a importância de quatro contos de réis mensais, a começar da data da instalação dos primeiros colonos, até a entrega da colônia, sendo o pagamento feito por meses adiantados.

24.ª — No pagamento da importância a que se refere a precedente cláusula, estão compreendidas as despesas a fazer com a alimentação e vencimentos de um professor e duas professoras de primeiras letras, e com o material escolar exigido pela lei.

25.ª — No caso do contratante vir a adquirir os terrenos em que estiverem o seu estabelecimento e as casas construídas à custa do Govêrno, ficará obrigado a indenizar não só o valor daqueles como destas.

26.ª — O contratante recusa tôda e qualquer indenização por qualquer título que não fôr a falta, por parte do Govêrno do Estado, de qualquer das cláusulas dêste contrato, e faz renuncia de tôda e qualquer espécie de intervenção diplomática ou consular, nas eventuais desavenças, e obriga-se a submeter tôdas as questões ao arbitramento de louvados escolhidos por ambas as partes.

27.ª — Por conta da subvenção a que se refere a cláusula vigésima terceira, o Govêrno poderá adiantar ao contratante, mediante fiança idônea, a importância de seis contos de réis para despesas que tem de fazer com o seu transporte à Itália e propaganda de imigração.

28.ª — O presente contrato ficará sem efeito se, findo o prazo de três meses não tiver sido iniciado o serviço de discriminação dos lotes e, findo o prazo de dez meses, não tenha tido lugar a introdução das cinqüenta famílias de que trata a cláusula décima-quarta.

29.ª — A má aplicação dos auxílios que o Govêrno se obrigar a prestar aos colonos por intermédio do contratante dará lugar à suspensão da subvenção até que pelo contratante seja reparada a falta reconhecida que deu lugar à imposição da pena.

30.ª — O contratante fica sujeito à multa de cem a quinhentos mil réis por infração do presente contrato. Estas multas serão cobradas por descontos na ocasião do pagamento imediato da subvenção a que tem direito o contratante.

31.ª — O presente contrato poderá ser rescindido quando se verifique: 1.ª - falta de administração efetiva do contratante nos serviços do núcleo; 2.ª - reincidência do contratante por mais de três vêzes nas faltas que tenham dado lugar às multas anteriores.

E por assim se haver feito e contratado, se lavrou o presente têrmo que vai assinado pelo senhor doutor Diretor e pelo contratante, que pagou o sêlo de vinte mil réis em estampilhas do Estado. Eu, Clemente Toscano de Vasconcelos, amanuense, o escrevi e subscrevo.

HENRIQUE AMÉRICO SANTA ROSA
Mário Cataruzza

Este contrato foi rescindido em dezembro de 1899, por haver o contratante introduzido apenas 19 famílias italianas, passando a administração da colônia ANITA GARIBALDI para a Repartição de Colonização e Imigração.

IANETAMA

Com o cidadão italiano Salvador Nicassia, contratou o Govêrno do Estado, por documento assinado a 20 de janeiro de 1899, a introdução de duzentas famílias italianas, no núcleo IANETAMA. Ficava êste núcleo situado na estrada telegráfica de Bragança, 19 quilômetros distantes da vila de Castanhal, "regado pelas nascentes dos rios ASSÚ, TAUARY e CONSTANTINO, afluentes do rio Inhangapy, da vertente direita do rio Guamá" (34).

Como o seu patrício Mário Cataruzza, também Nicassia não satisfez o compromisso assumido com o Estado, introduzindo apenas 48 famílias, o que deu motivo à rescisão do contrato anteriormente assinado.

Passando a dirigir o funcionamento da Colônia, o Govêrno localizou imigrantes nacionais e espanhóis nos 213 lotes agrícolas em que foi dividido o núcleo.

Pelo recenseamento feito no mês de outubro do ano de 1900, existiam trabalhando em IANETAMA 99 famílias, num total de 648 pessoas, com a seguinte discriminação :

Nacionalidades	Adultos	Menores	Sexo masc.	Sexo fem.	Número de famílias
Brasileiros	280	322	288	314	89
Espanhóis	14	18	14	18	7
Italianos	6	8	6	8	3

Com a criação do núcleo, demarcação dos lotes agrícolas, localização dos imigrantes, gastou o Estado a importância de 253:819$113, inclusive com a instalação de 18 fôrnos de cobre para fabricação de farinha.

(34) Palma Muniz, ob. cit.

INHANGAPY

Este núcleo foi fundado no fim do ano de 1898, e estava situado "— em terras da vertente direita do rio Inhangapy, afluente direito do rio Guamá, e ligado à vila de Castanhal, no quilômetro 75, da Estrada de Ferro de Bragança, por uma estrada de rodagem de 3 quilômetros, e ao rio Inhangapy, pela continuação da mesma estrada que atravessa o núcleo". (35)

INHANGAPY constituiu a 11.ª circunscrição do município de Belém, feita pelo Govêrno do Estado, nos têrmos do decreto n. 1.267, de 1.º de julho de 1905, que fixou os limites da capital.

As divisas de INHANGAPY, de acôrdo com a referida lei, eram as seguintes :

> "11.ª — INHANGAPY — com séde na vila dêste nome, a começar do ponto em que o rio dêste nome corta a estrada telegráfica por uma linha até às cabeceiras do rio Carahateua, descendo por êste, margem direita até o rio Guamá e pela margem direita do Guamá descendo até o rio Jandiahy, subindo por êste, também, margem direita até às suas cabeceiras, daí por uma linha até o ponto em que o rio Americano se lança no rio Apeú, subindo por êste até os terrenos da povoação Macapá, exclusive, daí pelos limites sul e leste do núcleo INHANGAPY, pelo limite sul da légua do Banco Norte e pelo limite sul da colônia Ianetama até encontrar a estrada telegráfica e seguindo por esta até o rio Inhangapy".

Sòmente imigrantes nacionais foram localizados até o ano de 1900, neste núcleo, num total de 117 famílias, com 711 pessoas, sendo 409 adultos e 302 menores. As do sexo masculino eram 346 e do feminino 365.

No ano seguinte (1901), o número de colonos tinha ascendido a 890, dos quais 421 do sexo masculino e 469 do feminino.

Foram instalados, para a fabricação de farinha, 12 fôrnos de cobre.

A séde do núcleo era constituída de uma área de 900.000 metros quadrados, tendo — "450 metros de frente na estrada e 2.000 metros de fundo" (36).

---

(35) Palma Muniz, ob. cit.

(36) Relatório apresentado ao sr. dr. Pais de Carvalho, Governador do Estado, pelo Secretário dr. Inocencio Serzedelo Corrêa, ob. cit., pág. 300.

BURGOS AGRÍCOLAS

SANTA RITA DO CARANÁ

A lei n. 583, de 21 de junho de 1898, definiu como Burgos agrícolas, os estabelecimentos industriais de agricultura, fundados em virtude de concessão do govêrno, com o fim de facilitar e auxiliar a criação e desenvolvimento de pequenas propriedades rurais, ligadas à propriedade central, na qual, maquinismos aperfeiçoados permitissem aos agricultores beneficiar os seus produtos, mediante contratos de parceria ou preços de tabelas aprovados pelo govêrno.

Os Burgos agrícolas seriam localizados em terrenos considerados férteis e cujo clima e extensão territorial pudessem permitir vantagens idênticas às dos núcleos coloniais mantidos pelo Estado.

Por conta própria, ou seja no interêsse pessoal, só podia o concessionário dos burgos agrícolas, explorar um têrço dos terrenos concedidos pelo Govêrno, ficando os dois terços restantes, destinados às famílias dos colonos nacionais e estrangeiros, que ficariam constituídos em pequenos proprietários, na obrigação de indenizar as despesas feitas com a respectiva instalação no burgo.

As obrigações dos concessionários e colonos estavam reguladas nos minuciosos e longos contratos que assinavam, de modo a garantir a estabilidade do agricultor e o desenvolvimento do burgo, de conformidade com as bases fixadas pelo Estado.

O Govêrno garantia um auxílio de quatrocentos mil réis, por família dos colonos introduzidos no burgo, pago ao concessionário, além da ajuda de duzentos mil réis, entregues a cada colono chefe de família. Esclarecia a referida lei, que o número de famílias de imigrantes, que podiam ser instaladas nessas propriedades rurais, e sôbre as quais o govêrno estabelecesse subsídios, não excederia de cem, devendo ser um têrço de famílias brasileiras e o restante de colonos estrangeiros.

Vários burgos foram instalados na estrada de Bragança, por iniciativa particular, como exigia a lei. Porém, nem todos prosperaram. Os que fracassaram, como o ANITA GARIBALDI e MARAPANIM, cujos concessionários não satisfizeram, integralmente os seus compromissos, foram incorporados ao Estado, vindo a constituir outros núcleos coloniais, administrados e subvencionados pelo Govêrno.

O burgo de MARAPANIM (36-A), como informa o dr. Henrique Santa Rosa, chegou a constituir um estabelecimento digno de menção, capaz de "— levar ao silêncio os gritadores—", que eram aqueles que combatiam a constituição dos burgos e defendiam a tese de que as colônias agrícolas deviam ser mantidas e orientadas pelo Estado.

Demonstrando a vantagem da manutenção dos burgos, escrevia aquele ilustre engenheiro, em documento revelado pelo dr. Inocencio Serzedelo Corrêa, no Relatório que mandou ao dr. Pais de Carvalho, na época governador do Estado:

> "— Estimular a fundação, fomentar a criação de estabelecimentos industriais pelo Govêrno auxiliados e situados em tôrno de terrenos devolutos apropriados para a lavoura e nos quais o industrial obrigue-se, mediante favores do Estado, a tomar a si o encargo da localização dêsses agricultores, que serão os trabalhadores cujos produtos o seu estabelecimento beneficiará, e por conseguinte, contribuirão para a vitalidade da sua indústria : eis o principal problema que os burgos têm por fim resolver, dando ao mesmo tempo o duplo resultado da criação de grandes propriedades em dependência de pequenos agricultores e da localização dos imigrantes feita por aqueles proprietários.
>
> Tenaz foi a luta promovida contra êsse sistema pelos que, pretendendo alegar competência em assunto que ignoram por completo, não duvidaram em afirmar desastroso o auxílio prestado pelo Govêrno para tal fim".

Não obstante o estímulo do govêrno e as concessões e auxílios oferecidos aos que pretendessem criar burgos agrícolas, os sucessos obtidos foram, apenas, iniciais.

Contudo o estabelecimento dessas propriedades agrícolas, de qualquer modo ligadas à formação histórica, social e econômica da estrada de Bragança, contribuiu para o progresso da região bragantina.

Os subsídios que ora oferecemos, esclarecem detalhes para um estudo mais minucioso da formação dêsses burgos, e o que êles representaram para os seus proprietários e para o próprio Estado.

BURGO DE SANTA RITA DO CARANÁ

Em conseqüência do contrato assinado entre o Govêrno do Estado e o cidadão Francisco de Paula Teixeira, e de conformidade com os têrmos da lei n. 583, de 21 de junho de 1898 (36-B), foi fundado o burgo agrícola denominado SANTA RITA DO CARANÁ, à margem do rio Caraná, afluente do Marapanim.

O núcleo seria constituído de 50 famílias de imigrantes nacionais.

A área destinada àquela finalidade ficava situada — "na zona meridional da via férrea de Bragança, e do núcleo Marapanim, compreendendo à margem esquerda do referido rio os lotes discriminados sob os números 16, 17, 18 e 19, e à margem direita os lotes sob os números 27 a 41, correndo os fundos dos primeiros lotes a encontrar os dos lotes marginais da via férrea já concedidos a particulares e os dos últimos devendo ligar-se com a área devoluta que fôr encontrada na margem septentrional do antigo traçado da Estrada de Bragança,

em seguimento das terras demarcadas e concedidas ao Banco Norte do Brasil, com uma extensão de 10.260 metros ao longo da referida estrada" (36-C).

Destinava-se o burgo agrícola industrial SANTA RITA DO CARANÁ, a beneficiar a produção agrícola e a promover o desenvolvimento da cultura da cana de açúcar, cacau, café, tabaco, mandioca, milho, arroz, feijão e de outros cereais que as terras pudessem produzir.

A discriminação dos terrenos, a localização das famílias de lavradores nacionais, de preferência cearenses, a construção das casas de alojamento dos colonos e a montagem de um engenho apto a moer cinqüenta toneladas de cana em doze horas, alambique para a distilação diária de mil a mil e duzentos litros de aguardente, e uma serraria, constituiam obrigações do contratante Francisco de Paula Teixeira.

As obrigações do Govêrno eram estas : pagar ao contratante, no Tesouro do Estado, o auxílio correspondente a quatrocentos mil réis sôbre cada uma das cinqüenta famílias que introduzisse no burgo; auxiliar com duzentos mil réis o colono-chefe de cada uma das cinqüenta famílias; transportar gratuitamente nos carros da Estrada de Ferro de Bragança, os utensílios da lavoura e materiais mecânicos e de construção destinados à montagem do estabelecimento; conceder o abatimento de 50% nos preços de transporte pelos mesmos carros, dos produtos fabris do estabelecimento industrial do burgo.

Sôbre o capital empregado pelo contratante, e que não seria excedente de vinte e cinco contos de réis, o Govêrno concedia a garantia de juro de 6% anuais, até 15 anos.

Posteriormente foi o contrato transferido ao coronel Antônio Patriolino de Albuquerque, que pleiteou e obteve a redução do número de famílias de imigrantes para 25.

Esclarece Palma Muniz que dos 43.691.617 metros quadrados que constituíam a área do burgo, 37.520.365 metros quadrados ficaram constituindo propriedade particular do coronel Patriolino de Albuquerque, que os adquiriu pela importância de 4:860$300 réis, e os restantes 6.171.252 metros quadrados passaram a constituir, então, o núcleo SANTA RITA DO CARANÁ, "com 25 lotes, de 25 hectares cada um".

No ano de 1901, segundo o recenseamento feito nos núcleos coloniais, SANTA RITA DO CARANÁ contava com 227 colonos, sendo: 102 do sexo masculino e 127 do feminino.

(36-A) Foi instalado pelo Govêrno e esteve na dependência do Estado, até o ano de 1893, quando, então, passou para a iniciativa particular. Figura, por essa circunstância, entre os núcleos coloniais. O mesmo aconteceu com o burgo ANITA GARIBALDI, que não tendo o concessionário cumprido com os têrmos do contrato, foi incorporado ao patrimônio estadual.

(36-B) Lei n. 583, de 21 de junho de 1898.
Art. 15 — Os burgos agrícolas constituirão essencialmente estabelecimentos industriais de agricultura, fundados em virtude de concessão do Govêrno, com o fim de facultar e auxiliar a criação

e desenvolvimento de pequenas propriedades rurais, ligadas à propriedade central, na qual maquinismos aperfeiçoados permitirão aos agricultores beneficiar os seus produtos, mediante contratos de parceria ou preços de tabelas aprovadas pelo govêrno.

Art. 16 — Os burgos agrícolas sòmente poderão ser instalados em terrenos que, pelas condições de amenidade do clima, extensão superficial apta para a lavoura, fertilidade do solo e irrigação natural e facilidade de viação, ofereçam para a localização dos imigrantes vantagens idênticas às que podem oferecer os lotes dos núcleos coloniais do Estado.

Art. 17 — Os cessionários dos burgos agrícolas não poderão aplicar mais de um têrço da extensão dos seus terrenos para lavoura, por conta própria, devendo a extensão restante ser distribuída a famílias de colonos nacionais e estrangeiros, a fim de constituí-los pequenos proprietários mediante indenização das despesas correspondentes aos favores prestados, na forma dos contratos firmados para localização".

(36-C) Cláusula 2.ª do contrato aludido.

GRANJA AMÉRICO

A instalação dêste burgo agrícola, foi contratada com o cidadão Raimundo Curvelo, que se comprometeu a mandar buscar 50 famílias de imigrantes cearenses. Ficava o burgo situado "nos fundos dos lotes da margem direita do núcleo SANTA ROSA, nas nascentes dos rios São Francisco e Santo Antônio, afluentes direitos do rio Tauá" (36-D).

Fez a demarcação dos lotes, em número de 92, o engenheiro agrônomo Antônio Teles da Silva Lobo (36-E).

O concessionário Raimundo Curvelo constituiu mais tarde a firma PINHEIRO & CIA., admitindo como sócios para a exploração comercial dos burgos, os srs. Alfredo da Costa Gadelha e Isaac Amaral.

No ano de 1900, estavam localizadas na GRANJA AMÉRICO 35 famílias de imigrantes brasileiros, sendo : 100 pessoas adultas e 86 menores, das quais 95 do sexo masculino e 91 do feminino, totalizando 186 colonos.

No ano seguinte êsse número tinha subido para 316, sendo 197 do sexo masculino e 119 do feminino.

Os títulos gratuitos de terras, distribuídos até o ano de 1912, foram de 92. Na MENSAGEM que o governador Augusto Montenegro enviou ao Congresso Legislativo do Estado, em 7 de setembro de 1908, a GRANJA AMÉRICO figura entre os núcleos coloniais do Estado, detalhe que escapou ao historiador Palma Muniz, na sua preciosa obra intitulada "IMIGRAÇÃO E COLONIZAÇÃO" que abrange o vasto período histórico que vai de 1616 a 1916.

Como também o burgo SANTA RITA DO CARANÁ, nessa época, já estivesse incorporado aos bens do Estado, tôdas as fundações agrícolas, de sentido particular, tinham perdido as suas primitivas características. Estavam constituídos em núcleos coloniais, que em breve se tornariam emancipados, para que vivessem das suas próprias possibilidades.

(36-D) Palma Muniz, ob. cit.
(36-E) Ob. cit.

ASPECTOS DA COLONIZAÇÃO DAS TERRAS DA ZONA BRAGANTINA

A localização de imigrantes nacionais e estrangeiros na estrada de Bragança, veio trazer à região considerável impulso e desenvolvimento social e econômico. As famílias instaladas, quer brasileiras, como italianas, espanholas, alemãs, belgas e portuguesas, marcaram as suas estadas nas colônias agrícolas, por um índice de trabalho compatível com as suas aptidões.

Embora nem todos os núcleos produzissem o que era de esperar, sendo que muitos absorviam importâncias elevadas, superiores aos produtos dados a consumo, certo é que constituiram, de modo geral, fatores de progresso, estabelecendo possibilidades de recuperação, e deixando, em conseqüência, perspectivas bem animadoras.

O êxito das colônias dependia da sua administração e da capacidade de trabalho dos imigrantes.

No núcleo colonial de Benevides, os flagelados cearenses não corresponderam ao que dêles esperava o Govêrno. Vimos como se deixaram conduzir pelo espírito de indisciplina e pela falta de compreensão de deveres. Dêsses colonos chegou a dizer o presidente João Bandeira de Melo Filho que, em sua maioria, não eram lavradores e nem revelavam amor ao trabalho e à propriedade territorial.

Os açorianos que se destinavam à colônia do Apeú, e que tinham chegado precedidos de geral simpatia, dado o desempenho que tiveram os seus ancestrais, nos primórdios da conquista, quando para Belém vieram e se estabeleceram, criando o primeiro núcleo agrícola da capital, em pleno século XVII, êsses decepcionaram, negando-se a desembarcar do trem e regressando a Belém, sem cumprirem o contrato firmado em Portugal.

Depois veio o fracasso dos contratantes italianos Mário Cattaruzza e Salvador Nicassia, não localizando, nos núcleos especialmente abertos para êsse fim, as quatrocentas famílias que haviam prometido trazer da Itália, e dando com êsse procedimento elevados prejuízos ao Estado.

É fora de dúvida que obtivemos, no Pará, com o desenvolvimento da imigração estrangeira, regular progresso agrícola. Pessoas afeitas à profissão, dotadas de conhecimentos além dos rudimentares, que caracterizavam o colono nacional, confiantes na prosperidade das suas terras, dos seus esforços, do seu trabalho, trataram de conseguir a recompensa justa para os seus labores.

No seu interessante livro "CARTAS DO BRASIL", Max Leclerc deixou uma judiciosa afirmação sôbre os colonos europeus.

Escrevia êle :

> "O proprietário que deixa o velho mundo, para fugir às condições demasiado duras que lhe impõe a sociedade, precisa encontrar na sua nova pátria algo mais que um proletariado menos penoso".

Se o ambiente dos núcleos de colonização abertos no Pará, não podia oferecer as condições almejadas pelos mais exigentes imigrantes, como os açorianos, negando-se a desembarcar no Apeú, porque o panorama da colônia, ainda em preparo, não lhes agradara a vista, havia a possibilidade de criar nas terras incultas algo do que sabiam e para o que vinham.

Ensina François Bernard que :

> "Hoje não é mais a terra que deve produzir; deve o agricultor estimulá-la e tirar dela o melhor partido possível. O clima, as qualidades do solo e o suor dos trabalhadores cessaram de ser os únicos fatores do rendimento agrícola : a ciência do cultivador tornou-se o seu principal agente".

Daí a preferência pelo imigrante europeu, que vinha, antes de tudo, ensinar a estimular a terra tirando dela o melhor rendimento.

Em 1895, dando os primeiros passos para a efetiva localização dos colonos europeus, no Pará, o Govêrno do Estado autorizou a assinatura de contratos com os cidadãos Francisco Cepeda, Emílio A. C. Martins, William Brice e Julio Bonavides, que se comprometeram a introduzir 38.000 imigrantes europeus, das Antilhas e japoneses, êstes em número de 3.000 (37).

Com William Brice, que se responsabilizara pela vinda de 7.000 imigrantes, caducou o contrato, por falta de cumprimento das principais cláusulas. Os contratantes F. Cepeda e Emílio Martins começaram, nos têrmos dos respectivos contratos, a introduzir os imigrantes.

Assim, até dezembro de 1896, haviam desembarcado em Belém 3.123 colonos. As despesas feitas, inclusive com os trabalhadores nacionais, até a primeira quinzena de janeiro seguinte, foi de 1.491:342$610 réis, ou seja na moeda atual Cr$ 1.491.342,61.

Para incentivar o trabalho dessa gente, na cultura do cacau, do café, do algodão, da cana de açúcar — "de mais fácil plantio e mais expedita colheita" —, foram criados prêmios aos lavradores, na importância de UM CONTO DE RÉIS e QUINHENTOS MIL RÉIS (38). Para o pagamento dêsses prêmios seria consignada em cada lei de orçamento do Estado a verba de CEM CONTOS DE RÉIS.

E fez mais o Govêrno : sugeriu a criação de sindicatos agrícolas, como os fundados na França, em 1884 (39).

Não tendo sido possível levar à realidade a idéia dos sindicatos agrícolas, o Congresso do Estado autorizou nos têrmos da Lei n. 53, de 27 de agôsto de 1892, a fundação de uma escola de agricultura e fazenda agrícola moderna.

Veio, depois, a autorização para a fundação de núcleos coloniais suburbanos (40). A seguir, a lei que reorganizou o "Serviço de Imigração e Colonização do Estado" (41).

Entre as disposições que concediam favores aos imigrantes, figuravam estas :

"1 — Transporte gratuito, agasalho e comedoria durante o trajeto até o ponto escolhido para a sua localização.

2 — Concessão, ao preço mínimo de OITO MIL RÊIS por hectare, de um lote de terras, próprias para a lavoura, tendo a área de 25 hectares correspondentes a 250 metros de frente sôbre 1.000 de fundos, convenientemente demarcada na frente e em parte dos fundos.

3 — Preparação prévia dos trabalhos de derrubadas, queima e limpeza de uma parte do terreno para o primeiro plantio e para a situação da moradia do colono em extensão não excedente a 3.600 metros quadrados.

4 — Adiantamento da construção de uma pequena casa embarreada e coberta de madeira ou zinco.

5 — Fornecimento gratuito das sementes que deverá plantar o colono no primeiro ano da sua instalação.

6 — Fornecimento gratuito, por uma única vez, de utensílios domésticos marcados na tabela do Govêrno, e por duas vêzes de ferramenta indispensável para os trabalhos da lavoura.

7 — Adiantamento de rações para a sua nutrição em conformidade com as tabelas marcadas pelo Govêrno, seis meses integralmente e outros seis meses na razão de metade.

8 — Tratamento gratuito na colônia aos que enfermarem nos primeiros anos, distribuindo-se-lhes gratuitamente os medicamentos de que necessitarem nessas ocasiões.

9 — Preferência para a execução assalariada nos serviços gerais da colônia, dentro dos três últimos trimestres do primeiro ano de instalação, aos imigrantes adultos do sexo masculino de cada família, não podendo ser admitidos mais de dois em cada semana.

10 — Concessão gratuita de um lote ao colono na séde do núcleo, depois de dois anos de instalação no lote agrícola convenientemente beneficiado.

11 — Proteção às viuvas e órfãos dos que falecerem na colônia, nos dois primeiros anos de instalação, auxiliando-os para que pos-

sam continuar a manter-se na agricultura, ou facilitando-lhes a repatriação quando se mostrem impossibilitados para essa manutenção, por insuficiência de fôrças.

Embora os lotes agrícolas fossem distribuídos sempre um por família, podia o colono adquirir quantos quizesse, contanto que os pagasse à vista, indenizando o Estado pelas benfeitorias já existentes.

Permitia o Govêrno a organização de Junta colonial, desde que nos núcleos se achassem localizadas, pelo menos, cinqüenta famílias. Competia aos colonos eleger os diretores da Junta, composta de imigrantes nacionais e estrangeiros. Essa organização de âmbito social e econômico, visava atender as necessidades dos colonos, prestando-lhes ajuda e assistência permanente.

Os trabalhadores que preferissem localizar-se por conta própria, em terras devolutas, fora dos núcleos, ficavam sob a proteção do Govêrno, durante um ano, para que pudessem gozar das vantagens da facilidade do transporte.

Eram essas, medidas de proteção, cujo alcance o Govêrno justificava, através dos contratos de localização de imigrantes na estrada de ferro de Bragança e em outras zonas agrícolas do Estado.

Apesar, porém, das facilidades oferecidas, das medidas tomadas para permitir e garantir a fixação do colono nos lotes agrícolas, nem sempre foram compensadores os resultados.

Através da MENSAGEM que o dr. Pais de Carvalho dirigiu ao Congresso do Estado, em 15 de abril de 1898, temos a confirmação do conceito exposto acima. Dizia o Governador, naquele documento :

"Um dos fatos que mais freqüentemente se repete na história da constituição dos núcleos coloniais é a debandada e a inconstância das primeiras levas de imigração.

Não podiamos escapar e efetivamente não escapamos a essa lei geral e se temos muitos erros a reparar, não devemos desanimar diante do pouco desenvolvimento e progresso das nossas colônias.

Seria impossível fazê-las melhor no curto espaço de dois anos".

Vinham a seguir as sugestões para que a imigração nacional e estrangeira, produzisse os resultados previstos :

1.ª — Propaganda na Europa, com o auxílio das autoridades locais e consulados, por agentes idôneos de nomeação e demissão do Govêrno (42).

2.ª — Rescisão dos contratos vigorantes para a introdução de colonos, em bases prejudiciais à economia do Estado.

3.ª — Criação de uma escola prática de agricultura e um Instituto Zootécnico.

Acreditava o dr. Pais de Carvalho que, com essas medidas, muito lucraria o Estado, pois haveria com a propaganda na Europa, melhor seleção de trabalhadores, e assim, maior desenvolvimento dos núcleos.

Infelizmente, no ano seguinte, a epidemia da varíola, grassando na Espanha e no sul do Brasil, veio propagar-se no Pará, por intermédio dos imigrantes chegados daquelas plagas.

Além da varíola, a febre amarela apareceu, fazendo numerosas vítimas, principalmente entre os colonos europeus.

Debelado o mal, o Govêrno prosseguiu na política de comprimir as despesas, favorecendo, apenas, a imigração espontânea, sem ônus ou responsabilidade para o Tesouro estadual.

Como medida de economia, não concedeu mais autorização para a formação de novos núcleos, apresentando, como justificativa dessa ordem, a improdutividade dos dois burgos italianos existentes na Estrada, cujos colonos fracassaram, apesar de tôdas as vantagens concedidas (43).

Outra deliberação de alcance econômico tomada pelo dr. Pais de Carvalho, foi a da emancipação de algumas colônias, que apresentavam, realmente, sinais de prosperidade. Entre essas, figuraram de início, as de BENJAMIN CONSTANT e JAMBU-AÇU (44).

Os engenhos e fábricas existentes nos núcleos emancipados, seriam entregues, a quem os quizesse explorar, mediante contrato, de preferência firmado entre os colonos.

Para o mês de março de 1901, já estava prevista a emancipação dos núcleos de INHANGAPY, JOSÉ DE ALENCAR e SANTA ROSA. Era a situação econômica do Estado que assim exigia.

Já em setembro de 1902, o dr. Augusto Montenegro, então governador do Estado, dava conhecimento ao Congresso Legislativo que havia resolvido definitivamente parar o serviço de imigração, tendo, como complemento dessa decisão, mandado emancipar tôdas as colônias, umas a 31 de março e outras a 30 de junho daquele ano (45).

Até essa data a situação das colônias era a seguinte :

Núcleos coloniais	Total dos colonos	Sexo masc.	Sexo fem.	Lotes agrícolas	Colonos nacionais	Colonos estrangeiros
Santa Rosa	721	367	354	184	653	68
F. Pena	482	262	220	96	346	134
José de Alencar	1.311	660	651	221	1.302	9
Inhangapy	890	421	469	143	889	1
Ianetama	535	274	261	138	521	14
B. Constant	2.551	1.143	1.408	527	1.799	748
Anita Garibaldi	727	356	371	134	645	87
Jambu-Açu	1.980	1.008	972	377	1.425	555
Marapanim	925	486	439	158	821	110

Os colonos eram 10.122 : os estrangeiros 1.726 e os brasileiros 8.396, procedentes dos seguintes Estados :

Pará	909
Maranhão	16
Piauí	32
Ceará	5.924
Rio Grande do Norte	1.266
Paraíba	125
Pernambuco	114
Outros Estados	10
	8.396

Os colonos estrangeiros eram naturais dos seguintes países :

Espanha	1.582
Itália	69
Portugal	50
Suécia	1
Estados Unidos	5
Cuba	16
Bélgica	3
	1.726

Sôbre a imigração estrangeira manifestava-se o dr. Augusto Montenegro, através dêste conceito :

> "A imigração estrangeira, do modo por que foi tentada entre nós, constitui o maior dos erros de quem a iniciou, por meio de onerosíssimos contratos então assinados. Dela pouco resta e com certeza cada vez mais se apagarão os seus vestígios, ficando sòmente para atestá-la os enormes dispêndios do Tesouro".

Os contratantes da introdução dos colonos estrangeiros no Pará, foram os senhores Francisco Cepeda e Emílio Adolfo de Castro Martins. Nos têrmos dos respectivos contratos, ambos deviam introduzir 25.000 colonos, ficando 15.000 sob a responsabilidade do sr. Francisco Cepeda e 10.000 sob a do sr. Emílio Martins. Todavia, só chegaram 12.024 imigrantes, o que deu motivo à rescisão do contrato de ambos, mediante a indenização de 220 contos de réis ao primeiro e de 100 contos de réis ao segundo, em papel e em títulos do empréstimo externo.

Se a suspensão dêsse serviço dava ao Estado a economia de ..... 4.071:886$130 réis (46), ou seja na moeda atual Cr$ 4.071.886,13, por outro lado cortava a possibilidade de uma melhor seleção de imigrantes, principalmente europeus, que no conceito de Max Leclerc, constituíam um reservatório humano, que não devia ser abandonado.

Um dos argumentos aduzidos pelo Governador Montenegro a favor da rescisão dos contratos de Cepeda e Martins, foi o do sistemático abandono pelos colonos europeus, dos núcleos onde estavam localizados. Não explica a razão dessa anormalidade; mas, situa, em números, a prova daquela afirmativa, esclarecendo que, dos 12.029 imigrantes espanhóis introduzidos no Pará, restavam nas colônias 1.802 (47). Como o Estado dispendera com êsses 12.029 colonos a importância de cêrca de VINTE E UM MIL CONTOS DE RÉIS, e só restavam 1.802, a despesa de cada um se elevava, aproximadamente, a 12 contos de réis, quando, na verdade, o dispêndio previsto com cada imigrante era de 1:725$000 réis.

Daí o desiquilíbrio econômico provocado pelo abandono dos núcleos.

Como afirmava na sua MENSAGEM enviada ao Congresso Legislativo do Estado, em 1902, o sr. Augusto Montenegro não mais se interessou pela introdução de imigrantes estrangeiros, no Pará.

O exemplo dos açorianos e dos espanhóis, aqueles negando-se a desembarcar em Apeú, e êstes abandonando os núcleos, depois de instalados convenientemente, constituía, sem dúvida, uma advertência ao Govêrno, indicando maiores cautelas na escolha dos colonos.

Não se pode negar, contudo, a preciosa colaboração prestada pelos europeus à colonização da estrada de Bragança, ao seu desenvolvimento e prosperidade. Com os imigrantes italianos e espanhóis, foi possível, ao Estado, fazer movimentar os Engenhos e as Fábricas instaladas nas colônias. Dar maior incremento à produção agrícola. Desenvolver a plantação. Aumentar a colheita. Introduzir os processos modernos da época, no amanho da terra. Dar melhores bases aos núcleos, através dos conhecimentos de que se valiam os europeus para o acentuado progresso das suas propriedades.

A experiência feita para a colonização das grandes áreas marginais à estrada de Bragança, a chamada **zona** bragantina, não fôra em vão. É que ali se estabeleceram as bases de um grande celeiro que devia servir o Estado com o decorrer do tempo.

CONTRATOS ASSINADOS PARA A INTRODUÇÃO DE IMIGRANTES NACIONAIS E ESTRANGEIROS

A primeira notícia que temos da organização de meios para a introdução de imigrantes no Pará, data do ano de 1853, quando o presidente da Província Sebastião do Rego Barros, sancionou a Resolução n. 226, de 15 de dezembro, criando no Tesouro Público Provincial, uma Caixa especial com os fundos de VINTE contos de réis, anuais, para o fim de promover e facilitar a introdução de colonos (48). No ano seguinte a Assembléia Legislativa aprovava o teôr de uma nova Resolução que tomou o n. 263 (49), aumentando para 48 contos de réis, anuais, a verba destinada a promover a imigração de europeus, devendo ser preferidos os oriundos de Portugal e Espanha.

As bases para a vinda dos colonos eram estas :

1.ª — Passagens e comedorias gratuitas, e sem retribuição alguma, para todos os imigrantes.

2.ª — Na escolha dos colonos serão atendidos a idade, moralidade e o estado de saúde, sendo a preferência pelos moços, os morigerados e os sadios.

3.ª — O Govêrno dispensaria aos imigrantes tôda a possível hospitalidade por espaço de 8 dias, findos os quais estaria desobrigado da continuação dêsse favor.

4.ª — Seria pedida pelo Govêrno aos agentes consulares brasileiros todo o auxílio e coadjuvação para os imigrantes, inclusive as providências necessárias a um bom tratamento durante a viagem.

Feitas as publicações das bases do contrato para a introdução de imigran-

tes europeus, apresentaram-se dois concorrentes, o cidadão Silvestre José Rodrigues de Sousa, cuja proposta não foi aceita, e o cônsul de Portugal, no Estado, que recebeu como adiantamento a importância de TRÊS contos de réis, sob o compromisso de mandar vir 100 colonos portugueses, selecionados (50). Com os cidadãos João Augusto Corrêa, João Batista de Figueiredo Tenreiro Aranha e José do O' de Almeida, foram firmados, também, contratos, sendo que o primeiro comprometia-se a introduzir 250 imigrantes.

Novos contratantes apareceram, a seguir, entre êles SILVA & PICANÇO, de Belém; Companhia de Navegação e Comércio do Amazonas; João Augusto Corrêa; João Pinto de Araujo e Antônio Fernando Sodré e Silva.

Observa Palma Muniz, mui judiciosamente, que "não dispondo a Província de terras suas que pudessem ser divididas e distribuídas, por serem as terras devolutas então do domínio e govêrno do poder central e sendo parcos os recursos financeiros de então, ressentia-se o problema da ausência do importante e coeficiente da imigração e colonização — a terra —, pelo qual advém a fixação do colono".

Usou, então, o Govêrno do recurso de estabelecer os imigrantes nas colônias de Óbidos e do rio Araguary (51), definidas como semi-civis e semi-militares, e que não corresponderam à espectativa.

Dessas colônias militares, dizia o presidente Manuel de Frias e Vasconcelos, em 1859 (52):

> "Nenhuma delas tem apresentado progresso e nem o promete por enquanto. A mão do Govêrno é quem as sustenta, e não sei se virá tempo em que possam passar sem esta tutela.
>
> Entretanto estas colônias estão situadas em riquíssimos terrenos, livres de inundações e onde se encontram os mais férteis e abundantes campos de criação e terras de plantação".

A única colônia civil era a do coronel José do O' de Almeida, situada na ilha das Onças, onde esteve localizado o engenho BOA VISTA.

Os colonos mandados para lá, não se agradaram da terra. Uns fugiram, outros morreram, vindo daí o fracasso da colônia.

Com o major Lansford Warson Hastings foi assinado contrato para a introdução de imigrantes americanos destinados ao núcleo de Santarém, onde deviam ocupar uma área de 60 léguas quadradas de terras devolutas, à base de 0,5 de real a braça quadrada (53).

Devido o falecimento do major Hastings, foi assinado novo contrato, também cóm o cidadão norte-americano Robert I. Love, que não satisfez os compromissos assumidos.

Depois dos americanos, fixaram-se em Santarém 18 ingleses "trazendo instrumentos de lavoura, havendo o govêrno provincial concorrido apenas com 5 passagens de prôa" para aquela vila.

Contudo, todos êsses esforços não produziram os resultados esperados.

O dr. Pedro Vicente de Azevedo (54), confirmando a opinião geral, escrevia no documento com que passou a administração da Província ao seu substituto o dr. Sá e Benevides, que "tôdas as esperanças estavam voltadas para a colonização estrangeira".

Havia no entanto algo que estava prejudicando a introdução dos imigrantes europeus no Pará.

Num dos seus comentários, lidos com muito interêsse em Belém, pela oportunidade e serenidade com que eram escritos, o "DIÁRIO DO GRÃO PARÁ", de 5 de janeiro de 1868, analisava o assunto, dizendo :

> "O maior clamor dos imigrantes que realmente desejam dedicar-se à lavoura, nasce das dificuldades intoleráveis com que lutam para obterem o título das terras".

A êste respeito o naturalista L. Agassiz, em carta dirigida ao comendador Pimenta Bueno (55), dizia que havia notado no Brasil, certos usos administrativos que constituíam obstáculos invencíveis para tôda a imigração em grande escala. E explicava que as delongas e as formalidades que precediam a definitiva posse da terra pretendida pelo colono, eram motivos para desânimos e desilusões. No seu modo de encarar o problema imigratório, esclarecia Agassiz, que uma das primeiras preocupações das autoridades locais era, a de fazer o imigrante entrar na posse, imediatamente, da área que lhe fôsse destinada, a fim de animá-lo a estabelecer-se no terreno que ainda não estivesse ocupado, garantindo-lhe os direitos sôbre os melhoramentos que fizesse. Essa a melhor e a mais sábia política, capaz de despertar no imigrante o gôsto e o interêsse de procurar na terra onde iria fixar-se, uma segunda pátria que havia de amar como aquela onde nascera.

Revelando essa interessante carta, o dr. Vicente de Azevedo manifestava-se de acôrdo com os conceitos de Agassiz, de que tudo devia ser facilitado aos imigrantes para que se integrassem, definitivamente, nas colônias, onde pudessem trabalhar e produzir a contento.

Já na administração do presidente Sá e Benevides, chegaram a Belém, pelo vapor "PARÁ" (56), mais 23 colonos europeus, remetidos pelo Ministério da Agricultura, para se estabelecerem na Província. Com os 21, que haviam vindo anteriormente, perfaziam o número de 44, quase todos franceses. Êstes colonos foram recebidos convenientemente, tendo sido recolhidos a bordo de um dos paquetes da "AMAZON STEAM NAVIGATION COMPANY", por conta do Govêrno. Destinavam-se às colônias de Santarém. Porém, mais tarde, foram localizados na estrada de Bragança (57), onde lhes foram concedidos lotes de terras para trabalhos agrícolas.

Era como tinha origem a colônia de BENEVIDES, inaugurada a 13 de junho de 1875. Nesse dia já estavam instalados no primeiro núcleo de agricultura que se inaugurava nas proximidades da capital, 20 colonos, das seguintes nacionalidades : 16 franceses, 2 argentinos, 1 italiano e 1 belga.

Tinha começo a experiência econômica da estrada de Bragança.

---

(37) MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo dr. Lauro Sodré, ao expirar o seu mandato governamental, no dia 1.º de fevereiro de 1897, pág. 25.

(38) Lei n. 336, de 20 de março de 1896.
Estabelece prêmios para a plantação de cacau, café, algodão e seringueiras.
O Congresso do Estado decretou e eu sanciono a seguinte lei :
Art. 1.º — Ficam estabelecidos os seguintes prêmios :

1.º - de quinhentos mil réis por lote de mil cacaueiros ou mil cafèeiros, plantados convenientemente.

2.º - de um conto de réis por lote de dois mil algodoeiros ou duas mil seringueiras, plantadas convenientemente.

Art. 2.º — Para a obtenção dos prêmios supra, entre outras condições, exige-se a de ser a plantação feita em terreno próprio, ou arrendado ou aforado pelo plantador.

Art. 3.º — Os prêmios, preenchidas as condições acima, serão concedidos à vista de atestados do Intendente do respectivo município, passado o primeiro após a verificação de terem sido feitas as plantações, e o segundo dois anos depois, verificada a existência do número de pés exigido.

Art. 4.º — Em cada lei de orçamento do Estado, será consignada a verba de cem contos de réis para pagamento dos prêmios mencionados.

Art. 5.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Govêrno do Estado do Pará, 20 de março de 1896, 8.º da República.

LAURO SODRÉ".

(39) MENSAGEM cit.

(40) Lei n. 581, de 20 de junho de 1898.

(41) Lei n. 583, de 21 de junho de 1898.

(42) Antes era feita por agentes e sub-agentes dos contratantes de imigração, cujos interêsses eram divergentes do Estado. — MENSAGEM do dr. Pais de Carvalho ao Congresso do Estado do Pará, 1898, pág. 14.

(43) MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado do Pará, pelo dr. José Pais de Carvalho, em 1.º de fevereiro de 1900, pág. 68.

(44) Emancipadas em dezembro de 1899.

(45) MENSAGEM dirigida em 7 de setembro de 1902, ao Congresso Legislativo do Pará, pelo dr. Augusto Montenegro, governador do Estado, pág. 46.

(46) MENSAGEM cit., pág. 48.

(47) MENSAGEM cit., pág. 49.

(48) RESOLUÇÃO n. 226, de 15 de dezembro de 1853.

Art. 1.º — Fica criada no Tesouro Público Provincial, para o fim de promover e facilitar a introdução de colonos, uma caixa especial com os fundos de VINTE CONTOS DE RÉIS anuais, prestados pelo mesmo Tesouro, e mais as entradas que fizerem as Companhias ou particulares, para embôlso ou amortização das somas que houverem recebido por empréstimo.

Art. 2.º — O Govêrno da Província distribuirá os fundos desta Caixa por empréstimo, mediante fiança idônea e sob as condições que a experiência mostrar mais convenientes a particulares ou a companhias que se propuserem ao fim mencionado no artigo antecedente.

Art. 3.º — A amortização dos empréstimos feitos às referidas companhias ou a particulares terá lugar em pagamentos regulares, estipulados pelo Govêrno da Província, realizando-se, porém, o primeiro três anos da data em que se houver efetuado a primeira prestação.

Art. 4.º — Quando não se apresentarem Companhias ou particulares para o fim indicado no art. 1.º, o Govêrno da Província empregará por si os fundos da Caixa especial na execução do sistema que julgar mais apropriado à introdução dos colonos.

Art. 5.º — Ficam revogadas tôdas as Leis e disposições em contrário".

(49) Sancionada pelo presidente Sebastião do Rego Barros em 13 de outubro de 1854.

(50) RELATÓRIO à Assembléia Legislativa provincial, em 15 de agôsto de 1854, pelo presidente Sebastião do Rego Barros, cit. por Palma Muniz em "COLONIZAÇÃO E IMIGRAÇÃO NO ESTADO DO GRÃO-PARÁ — 1616-1916", pág. 22.

(51) Colônia Pedro II.

(52) FALA dirigida à Assembléia Legislativa da Província do Pará, em 1.º de outubro de 1859, pág. 55.

(53) Palma Muniz, ob. cit., pág. 31.

(54) RELATÓRIO apresentado ao dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, em janeiro de 1875, pág. 67.

(55) Transcrito no RELATÓRIO cit., pág. 69 e datada de 27 de março de 1866.

(56) O vapor "PARÁ", ancorou na baía do Guajará, no dia 1.º de março de 1875.

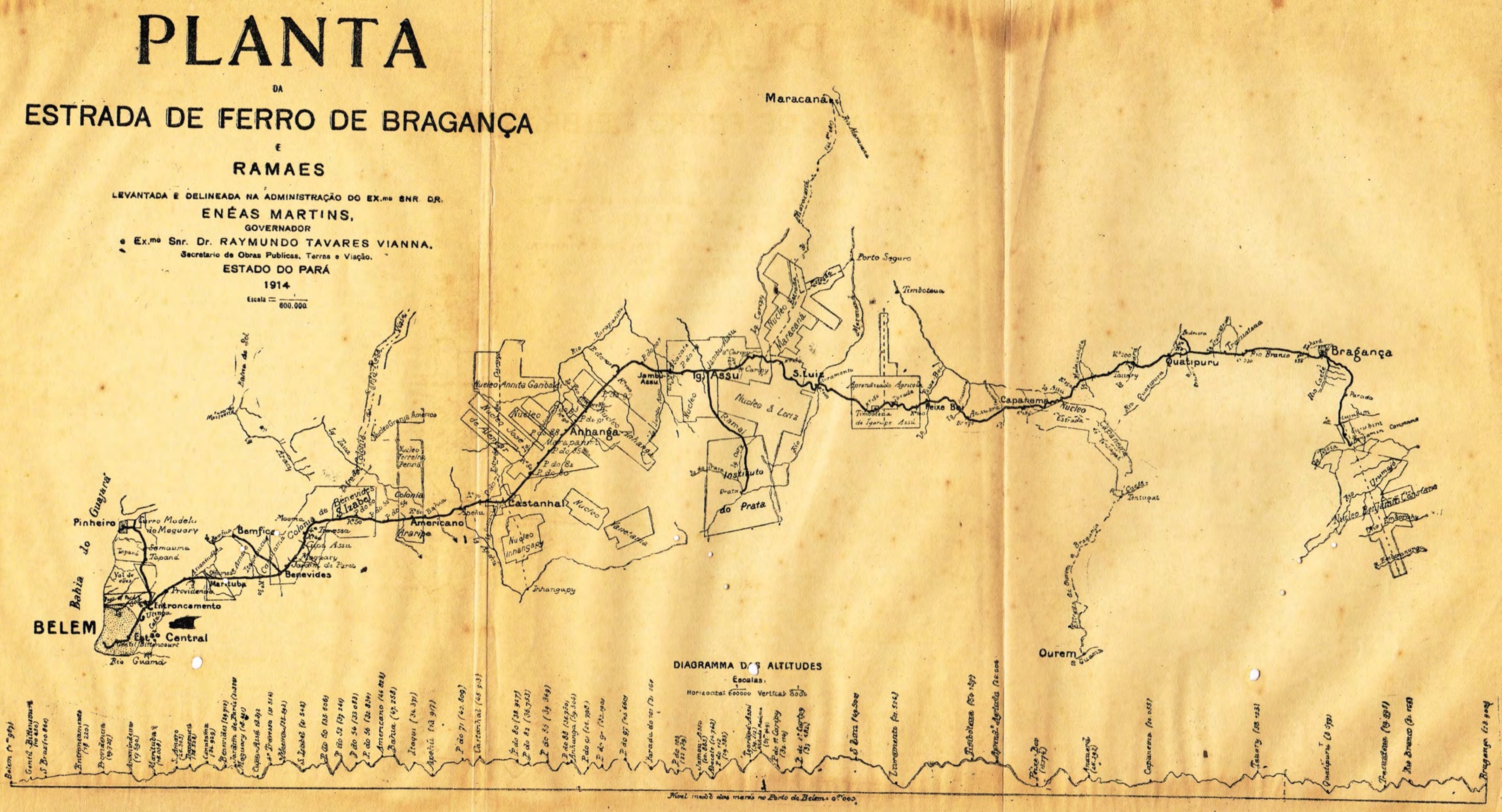
(57) "... Demandando o pôrto do Pará alguns imigrantes franceses, estabelecidos na referida estrada de Bragança, sendo concedidos lotes de 150 braças sôbre 300 de fundo". RELATÓRIO apresentado pelo dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, presidente da Província do Pará à Assembléia Legislativa provincial, na sua sessão solene de instalação da 20.ª legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1876. Pág. 48.

A

ESTRADA DE FERRO

DE BRAGANÇA

1870—1908


PLANTA
DA
ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA
E
RAMAES
LEVANTADA E DELINEADA NA ADMINISTRAÇÃO DO EX.mo SNR. DR.
ENÉAS MARTINS,
GOVERNADOR
e Ex.mo Snr. Dr. RAYMUNDO TAVARES VIANNA,
Secretario de Obras Publicas, Terras e Viação.
ESTADO DO PARÁ
1914
Escala = 1/600.000
Maracanã
Porto Seguro
Timboteua
Bragança
Quatipuru
Tauary
Rio Branco
Capanema
Peixe Boi
S. Luiz
Ig. Assu
Jambu-Assu
Anhanga
Castanhal
Americano
Araripe
S. Izabel
Benevides
Bemfica
Marituba
Providencia
Entroncamento
Pinheiro
Curro Modelo de Maguary
Samauma
Tapaná
Bahia do Guajurá
BELEM
Estação Central
Gentil Bittencourt
Rio Guamá
Nucleo Annita Garibaldi
Nucleo José de Alencar
Nucleo Granja Americo
Nucleo Ferreira Penna
Colonia
Nucleo Maracanã
Nucleo S. Luiz
Ramal
Instituto do Prata
Nucleo Inhangapy
Inhangapy
Aprendizado Agricola
Timboteua de Igarapé Assu
Nucleo
Estrada
Tentugal
Estrada de Ourem a Bragança
Ourem
Rio Guamá
Parada
Rio Caeté
Nucleo Benjamin Constant
Rio Urumajó
DIAGRAMMA DAS ALTITUDES
Escalas:
Horizontal 1/600000 Vertical 1/5000
Nivel medio das marés no Porto de Belem = 0m,000

A ESTRADA DE BRAGANÇA

As origens da vila de Bragança — A primeira estrada aberta pelos colonizadores no Pará — A viagem de Pedro Teixeira ao Maranhão

Estava Portugal sob o domínio da Espanha, quando Francisco Caldeira de Castelo Branco, lançou os fundamentos do Pará, em 12 de janeiro de 1616.

Seis anos mais tarde o Rei D. Felipe III, em Carta datada de 9 de fevereiro, doou a Gaspar de Sousa, governador geral do Brasil (58), a capitania do Gurupi, situada entre o Turiaçu e Caeté "com vinte léguas de fundos para o sertão".

Foi a origem do povoado do SOUSA DO CAETÉ, fundado depois da côrte de Madrí haver atendido as reclamações de Álvaro de Sousa, filho do governador geral, de quem Feliciano Coelho de Carvalho, pretendia usurpar o direito de posse, apresentando como razão dêsse gesto, haver obtido, em 1633, do seu pai, o governador Francisco Coelho de Carvalho, a mesma mercê já concedida em 1622, por Felipe III.

Dêsse modesto povoado, de cujo progresso nada adiantam as crônicas, vem a origem de Bragança, ao tempo em que era Governador o Capitão general do Grão-Pará, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, que deu o nome à vila.

Foi isto em 1753.

Depois de ter Castelo Branco iniciado a conquista do Pará, foi Pedro Teixeira incumbido de levar a bôa nova ao Maranhão.

Preferiu o caminho terrestre, pois a navegação marítima POR FORA era perigosa, sujeitando os viajantes aos contratempos das correntes e dos ventos.

O padre Antônio Vieira, justificava o receio dos que se aventuravam nessa travessia, escrevendo :

> "Com esta contrariedade contínua das águas e dos ventos, que ordinàriamente são brizas desfeitas, fica tôda a costa dêste Estado quase inavegável para barlavento, de SORTE QUE DO PARÁ PARA O MARANHÃO DE NEM UM MODO se pode navegar POR FORA" (59).

O caminho percorrido por Pedro Teixeira, na sua viagem de Belém a São Luís, foi êste : subida pelo rio Guamá, passagem por Ourém e Bragança até sair "na costa junto ao Turiaçu".

Gastou dois meses nesse trajeto, de 7 de março a 7 de maio de 1616.

Era a primeira vez que um homem se arriscava nessa destemida emprêsa. própria da coragem e da abnegação daqueles que, por amôr e devotamento à pátria, se alistavam no serviço d'El-Rei (60).

O caminho ínvio e perigoso, atravessado pelo destemido soldado português, foi mais tarde aproveitado para, em melhores circunstâncias, ser aberta nova estrada, ligando o Pará ao Maranhão. O empreendimento não contou, todavia, com os auxílios que lhe deviam ser dados. Tanto que, um século decorrido, o Governador João da Maia da Gama, recebia a Carta régia de 31 de março de 1722, onde o Rei recomendava que se acabasse aquele caminho — "a que já tinha dado princípio Cristóvão da Costa Freire, em tempo do seu govêrno", — e isto porque se tiravam **"as mayores utilidades em se comunicarem e comerciarem por terra sem trabalho e risco de hua navegação por mar tão perigosa e prolongada"** (61).

A navegação marítima, não se cansava de dizer Vieira, era desconfortante, demorada e perigosa.

E descrevia o que era a viagem :

> "Navega-se nestes meses pela madrugada com a bafagem dos terrenhos, os quais como são incertos e duram poucas horas, todo o resto do dia e da noite, e às vêzes semanas e meses inteiros, se está esperando sôbre ferro na costa descoberta e sem abrigo, sendo êste um trabalho e enfadamento maior do que tôda a paciência dos homens; e o pior de tudo é que, depois desta tão cansada porfia, aconteceu muitas vêzes tornarem as embarcações arribadas ao Maranhão".

Os perigos a que se expunham os navegadores que se arriscavam a atravessar a distância que ia de São Luís a Belém, justificavam as providências reais. Daí as recomendações da côrte para que se acabasse o CAMINHO terrestre iniciado por Cristóvão da Costa Freire, e onde, advertia o Rei, havia a utilidade de ser feito com mais segurança o comércio entre os dois portos.

Da primitiva estrada, aberta pelos colonizadores, ainda restavam vestígios em 1811 (62).

Admitiu Capistrano de Abreu, que essa devia ser a estrada que foi aberta em 1770, pelo pernambucano Evaristo Rodrigues "para introduzir no Pará o gado do Maranhão e Piauhi" (63). Estrada precária, sujeita aos constantes perigos que a queda das grandes árvores provocavam (64), só seria, realmente praticável, comenta Capistrano, se as suas margens fossem povoadas.

E é o mesmo notável historiador que afirma, que o caminho percorrido por Pedro Teixeira "EXISTIU até o século XIX".

Êsse, não foi nem é a estrada de Bragança, de que falam os cronistas, quando se referem à ligação terrestre entre o Pará e o Maranhão, nos idos do século XVII, quando Portugal lançava as bases do seu domínio na Amazônia.

Aquela comunicação entre as duas capitanias era feita do seguinte modo :

> "Partia de Belém, subia o Guamá, passava por Ourém e Bragança, e saía na costa junto ao Turiaçu".

Ourém, referido por Capistrano, teve a sua origem na Casa Forte do Guamá. Foi essa Casa Forte edificada por Luís de Moura, no ano de 1727. Era o ponto de ancoragem das embarcações que, saindo de Belém, percorriam o primeiro trajeto do CAMINHO que ligava o Pará ao Maranhão, através de Bragança.

Sòmente no século XIX, com a construção da via férrea bragantina, foi possível fazer-se, efetivamente, por terra, o caminho que os colonos da éra da conquista chamavam de terrestre, mas que começava com a extensa jornada que ia desde Belém à Casa Forte de Luís de Moura, pelo rio Guamá, acima, até onde os açorianos lançaram mais tarde os fundamentos de um promissor povoado.

O tempo havia de conservar, no entanto, a denominação que lhe deram os seus desbravadores. Seria, sempre, a ESTRADA DE BRAGANÇA.

O que importava que lhe mudassem os rumos ? Não estaria por acaso, cumprindo a sua finalidade ?

Era o que o Rei pensava e mandava dizer ao Governador João da Maia da Gama : Dela haviam de se tirar **"as maiores utilidades"**.

Por acaso falhou o vaticínio d'El-Rei ?

---

(58) Palma Muniz "Delimitação Intermunicipal do Estado do Grão-Pará", Tomo IX, dos ANAIS da Biblioteca e Arquivo Público do Pará, pág. 145.
(59) Cit. por Capistrano de Abreu em "Caminhos antigos e povoamento do Brasil", pág. 104.
(60) Ernesto Cruz — "O Pará dos séculos XVII e XVIII", ANAIS do IV Congresso de História Nacional, 3.º volume.
(61) ANAIS da Biblioteca e Arquivo Público do Pará, vol. 1.º, pág. 199.
(62) "Assegura Paulo Ribeiro ter distinguido ainda vestígios da antiga estrada em 1811, na vizinhança da vila de Viana, que passava da ilha à terra firme pela estiva Anajatuba, e depois de atravessar o Mearim, o Pindaré e o Turí, entrava na cidade do Pará" — "Os caminhos antigos e o povoamento do Brasil", por Capistrano de Abreu, pág. 105.
(63) Ob. cit.
(64) Ob. cit., pág. 105.

A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Projetos e contratos — O assentamento dos primeiros trilhos

1870-1883

A Estrada de Ferro de Bragança surgiu do imperativo da colonização de uma extensa faixa de terra que, partindo de Belém, ia terminar na primitiva capitania de Álvaro de Sousa, filho de Gaspar de Sousa, que foi governador geral do Brasil.

Com a instalação e o promissor desenvolvimento da Colônia agrícola de BENEVIDES, mais acentuada foi sentida a necessidade da construção daquela via férrea, com o duplo sentido — social e econômico —, desde que se abriam possibilidades para a fundação de novos núcleos populacionais e perspectivas auspiciosas para o comércio e a lavoura da zona bragantina.

A colônia de BENEVIDES era uma experiência que o govêrno da província tentava com aquele duplo objetivo.

Até então os produtos agrícolas produzidos naquele núcleo, eram trazidos para o mercado consumidor de Belém, por via fluvial. Transporte caro, difícil e moroso, que não compensava o trabalho dos colonos, nem atenuava as grandes despesas feitas pelo govêrno com a manutenção daquela propriedade.

Para que se tornasse **"uma realidade** a colonização das terras marginais à estrada de Bragança e seus ramais, era indispensável", esclarecia o dr. Guilherme Francisco Cruz (65), "que ficasse garantido aos produtos agrícolas e industriais, transporte fácil e rápido para o mercado da capital, e êsse transporte só pode satisfazer sendo feito por estrada de ferro".

Essa tentativa vinha sendo feita desde o ano de 1870, quando pela Lei n. 658, de 31 de outubro, o govêrno da Província procurou atrair o interêsse de qualquer companhia ou emprêsa para fazer o serviço de RODAGEM A VAPOR, entre o **Boulevard** (66), e a cidade de Bragança, para o transporte de passageiros e cargas. A via férrea começaria no MARCO de pedra que assinalava a primeira légua patrimonial de Belém, concedida pelo Governador e capitão general do Estado do Maranhão e Grão Pará, o senhor Francisco Coelho de Carvalho, por Carta de doação e sesmaria datada de 1.º de setembro de 1627, e terminaria na cidade de Bragança.

O Govêrno comprometia-se : a pagar o juro anual de 6%, sôbre o capital empregado, que não poderia exceder de NOVECENTOS CONTOS DE RÉIS; a

isentar de direitos provinciais e municipais todo o material importado para o serviço.

As obrigações da companhia ou emprêsa, seriam estas: aprontar, no prazo de três anos, todo o serviço necessário, para a inauguração do serviço de RODAGEM A VAPOR; fazer duas viagens redondas por semana, com trens de passageiros e uma viagem redonda, também por semana, com trens de carga.

O Govêrno da Província ficaria com o direito de dispor de 3 passagens por viagem, e a 50 quilos de carga. As passagens e o transporte dos objetos dos colonos, teriam o abatimento de 20%.

Havia, na referida Lei, uma disposição que obrigava a emprêsa contratante pôr à disposição da presidência da Província, em caso de guerra, todo o seu material rodante. O prazo do contrato seria por 20 anos.

Apesar da promessa da garantia dos juros sôbre o capital de NOVECENTOS CONTOS DE RÉIS, e da isenção de direitos provinciais e municipais para o material necessário à construção da via férrea, não apareceram concorrentes à proposta do Govêrno.

Como um estímulo à construção dessa estrada de reconhecido valor econômico para tôda a região ainda inexplorada, que se estendia de Belém a Bragança, foi sancionada pelo presidente Domingos José da Cunha Junior, a Lei n. 779, de 9 de setembro de 1873, autorizando o pagamento do prêmio de CINCO CONTOS de réis, por QUILÔMETRO de estrada de ferro construída (67).

Também não surtiu efeito mais essa tentativa. Procurou, então, o Govêrno dilatar o prazo do privilégio para 40 anos, e elevar os juros sôbre o capital empregado para 7% (68). Deliberou, igualmente, ceder à emprêsa contratante, 10 léguas quadradas de terras, na estrada de Bragança, onde seriam estabelecidos núcleos de colonização. Para êsse fim a emprêsa ficaria na obrigação de estabelecer em suas propriedades 10.000 imigrantes, na base de 2.500 por ano.

Garantia o Govêrno da Província o pagamento das passagens dos colonos, ficando a manutenção dos mesmos a cargo da emprêsa contratante.

Apareceram, então, os primeiros interessados na construção da ferrovia bragantina. Foram êles os engenheiros Cícero de Pontes e Antônio Gonçalves da Justa Araujo.

O contrato feito nas bases da Lei n. 809, de 6 de abril de 1874, foi assinado no dia 15 de setembro daquele ano.

Comprometeram-se os dois concessionários, por si ou emprêsa que organizassem, a dar princípio à construção da estrada, dentro do prazo de 30 meses, que findaria no mês de março de 1877.

Porém, o tempo decorreu e nada foi feito. Esclarecia o dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides, presidente da Província (69), num dos seus Relatórios à Assembléia Legislativa provincial:

> "Até hoje não consta que se tenha ao menos iniciado tais trabalhos. Para o desenvolvimento dos núcleos coloniais, na estrada de Bragança, é questão vital a via férrea".

Três anos mais tarde, isto é, em 1879, o presidente da Província, dr. José Coelho da Gama e Abreu, revelava que encontrara nos papéis do seu antecessor,

uma proposta feita pelo desembargador Izidro Borges Monteiro e Francisco de Siqueira Queiroz, concessionários da estrada Bragantina, em São Paulo (70), onde faziam algumas alterações para menos nos preços da respectiva proposta de concorrência. Essa foi submetida a apreciação e aprovada, tendo sido lavrado o contrato em 21 de maio de 1879.

Não consta que os interessados tenham procurado modos para cumpri-lo, a não ser cedendo os seus direitos a terceiros.

Segundo informações chegadas da côrte, teria sido organizada ali, uma sociedade anônima de capitalistas, sob a direção do sr. Bernardo Caymari, com o propósito de construir a ferrovia bragantina. Tanto a notícia era verdadeira, que no dia 5 de fevereiro de 1883, chegava a Belém o representante da emprêsa denominada "ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA", trazendo procuração dos diretores daquela companhia, que eram os senhores : senador Ambrósio Leitão da Cunha, Michel Calógeras e Otto Simon.

Nesse sentido, o sr. B. Caymari enviou comunicação escrita ao general Barão de Maracajú, presidente da Província, onde esclarecia que a emprêsa desejava iniciar, imediatamente, os trabalhos da estrada de ferro (71). Para isto invocava o contrato celebrado anteriormente, entre a Província e o desembargador Izidro Borges Monteiro e Francisco de Siqueira Queiroz (72), e da qual se fizera concessionária a nova emprêsa, por meios legais.

O Barão de Maracajú, alegando a caducidade do contrato invocado pelo sr. Caymari, sob o pretexto de não ter o govêrno imperial decretado fiança à garantia de juros, como estabelecia a cláusula 18.ª, do mencionado contrato, não permitiu que a emprêsa desse começo aos trabalhos da construção da ferrovia bragantina.

Reconhecendo, porém, a utilidade e a importância da estrada, declarou que estava disposto a firmar um contrato adicional, desde que a emprêsa aceitasse a condição de fixação do capital garantido por orçamento visto e aprovado pela presidência da Província, não excedendo o seu máximo a TRINTA CONTOS DE RÉIS por quilômetro (73).

A emprêsa atendeu a exigência do govêrno. E o contrato adicional foi assinado no dia 16 de junho de 1883, nas seguintes bases :

a) reversão para a Província de tôda a estrada sem ônus algum, com todo o material fixo e rodante no fim de 60 anos, caso a emprêsa não tenha embolsado a Província dos juros que houver recebido;
b) redução do preço quilométrico para 28 contos de réis; no caso, porém, de ser contratada com a mesma emprêsa a estrada de Alcobaça, nos têrmos do Art. 2.º, da Lei n. 1.157, de 10 de abril de 1883, o preço ficará reduzido para 27 contos de réis;
c) a construção da estrada seria feita, desde logo, até o Apeú, continuando até Bragança, assim que a Assembléia vote a verba necessária para a garantia de juros;
d) construção de 3 casas para escolas nos terrenos que a Província der, com proporções para alunos, sendo uma no MARCO da légua, outra em Benevides e a última na cidade de Bragança, bem como um edifício no terreno arrendado pela Província ao govêrno imperial e sito à praça da Independência para ser estabelecido o MUSEU e a

BIBLIOTECA, e cujo valor não exceda de 50 contos de réis, tudo de acôrdo com as plantas aprovadas prèviamente pela presidência da Província;

e) introdução de 10.000 colonos agricultores, açorianos, europeus e americanos, na razão de 2.500 anualmente, obrigação de estabelecê-los nos terrenos do patrimônio da Província, que ficam para êsse fim sòmente cedidos à emprêsa, nos têrmos da Lei n. 809, de 6 de abril de 1874, Art. 5.º e seus parágrafos, pagando a Província só as despesas de passagens;

f) usar trilhos de aço em vez de ferro;

g) transporte gratuito de todos os produtos agrícolas e industriais do estabelecimento de caridade "PROVIDÊNCIA", assim como de todos os materiais para construção do mesmo estabelecimento;

h) obrigação de cercar a estrada com arame nas ruas por onde passar e nos arrabaldes e povoações;

i) os trabalhos da estrada deverão começar logo que fôr designado o lugar para a estação central, ficando marcado o prazo de 3 meses para a emprêsa apresentar novo aumento de depósito de que trata a Lei n. 3.150, de 4 de novembro de 1883, Art. 3.º, sob pena de pagar CEM CONTOS DE RÉIS de multa;

j) as obras que a emprêsa fica obrigada a fazer para a Província, só terão comêço depois que resolver-se a continuação da estrada do Apeú, em diante.

Assinado o contrato adicional, e decorrida uma semana dessa solenidade, a emprêsa levantou 10% do capital garantido, para aplicação nas despesas preliminares.

No dia 24 de junho de 1883, foi assentado o primeiro trilho da estrada de ferro de Bragança.

Às 8,30 da manhã chegavam ao lugar designado para a cerimônia, onde está hoje a estação de São Braz, numerosas pessoas, especialmente convidadas, conduzidas em 12 bondes da Companhia Urbana Paraense, puxados por tração animal.

No primeiro veículo iam S. Excia. Revdma. o sr. D. Antônio de Macêdo Costa, e o sr. Bernardo Caymari, da emprêsa concessionária. Nos demais, o que Belém possuía de mais representativo, nos diferentes círculos social, econômico e político. Era um acontecimento digno das alegrias que todos deixavam transparecer. Grande iniciativa para o progresso do Pará. Estímulo para os núcleos agrícolas, que não podiam preencher as suas finalidades sem que os produtos produzidos nas colônias, fossem escoados com facilidade e economia para o mercado consumidor. Era um dia de festa para a Amazônia, quando se transformava em realidade, uma das grandes aspirações do govêrno provincial. O assentamento do primeiro trilho de uma estrada de ferro era o comêço da fartura que se prenunciava, através das organizações agrícolas que iam ser fundadas e trabalhadas, carinhosa e tècnicamente, com a ajuda dos colonos estrangeiros.

Justas, pois, as festas realizadas naquela oportunidade.

Reunidos o Barão de Maracajú e as principais autoridades da Província, foi iniciada a cerimônia da colocação dos primeiros trilhos, feita pelos engenheiros

Batista, Weower, Moura e Campos, sôbre dois dormentes de mármore. Nesses estavam gravados os seguintes dizeres :

> "Estrada de Ferro de Bragança — Primeira estrada de ferro construída na Província do Pará, inaugurada em 24 de junho de 1883, sendo presidente o exmo. sr. general Visconde de Maracajú — Estrada de ferro de Belém a Bragança — Organizada e construída por B. CAYMARI, sendo engenheiro chefe M. B. BATISTA; 1.º engenheiro H. E. WEOWER; engenheiros IGNACIO B. DE MOURA, A. O. R. DA COSTA, F. MARTIN; auxiliar H. SHOLL; contador ELKIN HIME JUNIOR; diretores BARÃO DE MAMORÉ, OTTO SIMON e MICHEL CALOGERAS".

Os trilhos foram pregados com 8 pregos de bronze prateados, batidos cada um pelos senhores : Visconde de Maracajú; D. Antônio de Macêdo Costa, Bispo diocesano; general Tiburcio, comandante das armas; dr. Chefe de Polícia; tenente coronel João Diogo, presidente da Câmara Municipal; conselheiro Tito Franco, Joaquim Cabral e o jornalista Joaquim Lucio.

Assim findavam as cerimônias daquele dia. A Emprêsa ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA, começou os trabalhos que tinha contratado com o govêrno da Província. O presidente, general Visconde de Maracajú dá, no Relatório (74), que remeteu aos membros da Assembléia Legislativa provincial, contas detalhadas dos primeiros passos da Emprêsa, ainda no ano de 1883.

Assim esclarece :

No dia 14 de julho foi autorizado o levantamento do capital de 1.598:000$000 réis, devendo essa importância ser depositada no Banco Comercial de Belém; a 21 ficou aprovado o plano do trem rodante da referida estrada, de acôrdo com o parecer do dr. procurador fiscal do Tesouro provincial; por ato de 27 do mesmo mês foi designado o engenheiro dr. José Felix Soares, para servir de árbitro na avaliação dos terrenos particulares que tinham de ser desapropriados.

A 5 de outubro aprovou o Govêrno as plantas da estação central de Belém, apresentados pelo engenheiro chefe da estrada, dr. Manuel Rodrigues Batista.

Enquanto isto, várias turmas de trabalhadores preparavam o leito da estrada, desde o largo de São Braz à séde da colônia de BENEVIDES, sob a fiscalização do engenheiro Antônio Joaquim de Oliveira Campos, que era o representante do Govêrno junto à Emprêsa.

Aberto e limpo o caminho, o Visconde de Maracajú anunciou que havia aprovado o traçado definitivo da via férrea bragantina até a colônia de Benevides. Era o comêço de um grande empreendimento de sentido econômico, social e político.

---

(65) "RELATÓRIO com que o excelentíssimo senhor doutor Guilherme Francisco Cruz, 3.º vice-presidente, passou a administração da Província do Pará ao excelentíssimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 17 de janeiro de 1874", pág. 15.

(66) É o atual Boulevard Dr. Freitas, chamado antes Boulevard da Câmara.

(67) Lei n. 779, de 9 de setembro de 1873.

Art. 1.º — Fica o govêrno da Província autorizado a pagar o prêmio de 5:000$000 réis por

quilômetro de estrada de ferro construído conforme os preceitos de tais construções, na estrada de Bragança e seus ramais à Cintra, Vigia, São Miguel e Ourém.

§ 1.º — A estrada começará do marco da légua patrimonial e as secções de um quilômetro serão em continuação e sem deixar interrupção.

§ 2.º — Além da segurança o construtor ou empresário da estrada se obrigará logo que chegar a Bragança, Vigia ou Cintra a ter para cada um dêsses pontos um vagão com tanque apropriado para o transporte de peixe fresco, e para condução de gado em pé.

§ 3.º — A emprêsa premiada não poderá acumular a garantia de juros e vice-versa.

Art. 2.º — É também o govêrno da Província autorizado a conceder privilégio por 30 anos à emprêsa ou companhia, que tomar a si a construção e exploração da estrada de ferro, de que trata a presente lei.

Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Dada no Palácio do Govêrno do Pará, aos nove dias do mês de setembro de 1873, 52.º da Independência e do Império.

DOMINGOS JOSÉ DA CUNHA JUNIOR.

(68) Lei n. 809 — de 6 de abril de 1874.

Art. 1.º — É o presidente da Província autorizado para conceder privilégio por 40 anos à emprêsa ou companhia que se propuser a levar a efeito a estrada de ferro, entre esta capital, e a cidade de Bragança.

Art. 2.º — É também autorizado o mesmo presidente para garantir à emprêsa ou companhia privilegiada o juro de 7%, do capital empregado na dita estrada de ferro.

Art. 3.º — O privilégio do Art. 1.º poderá estender-se aos ramais do Pinheiro, Vigia, Cintra, Ourém e São Miguel, obrigando-se a emprêsa ou companhia a construí-los, e explorá-los, logo que esteja provado que podem dar 4% do capital necessário, ou que êsse prêmio lhe seja garantido.

Art. 4.º — A estrada de ferro, de que tratam os Arts. 1.º e 2.º, será construida e explorada por secções, sendo a primeira de quatro léguas, e as seguintes de duas léguas cada uma.

Concluída uma secção será aberta ao tráfego.

Art. 5.º — A emprêsa ou companhia, que contratar a estrada de ferro de Bragança, se obrigará a mandar vir e estabelecer na dita estrada dez mil colonos, em famílias, e na razão de 2.500 anualmente, logo que pelo govêrno imperial lhe seja garantido o embôlso das respectivas passagens.

Art. 6.º — Com destino a núcleos de colonização, o presidente da Província fica autorizado para ceder à mesma emprêsa dez léguas quadradas de terras, das que possui na estrada de Bragança sem dispendio algum para a emprêsa e nos têrmos da concessão.

Parágrafo único — As dez léguas quadradas de terras, de que trata o artigo antecedente, serão marginais à estrada, e em territórios de uma légua quadrada cada uma.

Art. 7.º — O capital necessário será ajustado depois dos necessários estudos, e fixado por um contrato adicional, antes de começarem os trabalhos.

Art. 8.º — A estrada será de bitola estreita e de uma só via com os necessários desvios, ficando livre à emprêsa ou companhia construir segunda via por sua conta.

Art. 9.º — Revogam-se as disposições em contrário.

PEDRO VICENTE DE AZEVEDO.

(69) RELATÓRIO de 15 de fevereiro de 1876, pág. 41.

(70) RELATÓRIO à Assembléia Legislativa provincial, de 16 de junho de 1879, pág. 17.

(71) "Exmo. Sr. — Tenho a honra de apresentar a v. excia. a procuração junta que me habilita perante v. excia. como representante, com plenos poderes da companhia ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA.

Esta companhia, organizada de conformidade com a Lei n. 3.160, de 4 de novembro de 1882, de sociedades anônimas, registrou os seus estatutos na Junta Comercial da Côrte, séde da companhia, e publicou-os no "DIÁRIO OFICIAL", em datas de 18 e 19 do mês de janeiro de 1883.

Pelo folheto que tomo a liberdade de juntar a êste ofício, poderá v. excia. obter os necessários esclarecimentos a respeito da organização e fins da companhia, de que são diretores os senhores: Senador Ambrósio Leitão da Cunha, Michel Calógeras e Otto Simon.

A companhia, que tenho a honra de representar, deseja encetar imediatamente os trabalhos da estrada de ferro; portanto, cumpre-me esperar que v. excia. se dignará marcar dia, forma e lugar para êsse fim, de conformidade com o contrato de 21 de maio de 1879, do qual é hoje cessionária a companhia, e atendendo às plantas que já foram aprovadas pela presidência da Província do Gram-Pará, plantas de que possuo as cópias às ordens de v. excia.

Aproveito o ensejo para participar a v. excia. que o escritório da companhia é sito à estrada de Nazaré (antigo Colégio Americano), e que o pessoal técnico, que por ora vai começar os trabalhos, compõe-se dos seguintes senhores:

Dr. Manuel Rodrigues Batista — engenheiro chefe
Dr. Henrique Barnard Weaver — 1.º engenheiro
Dr. Inácio de Moura — engenheiro ajudante
Dr. Olavo Rodrigues da Costa — engenheiro ajudante (ainda ausente)
Francisco de Lima e Silva — auxiliar
N. Blondin — desenhista (ainda ausente)
Elkim Heine Junior — contador e caixa; além de numeroso pessoal preparado para dirigir operários e trabalhadores.

Parte do material de construção veio do Rio de Janeiro, onde se encomendou o resto, e o material fixo e rodante da Europa, por intermédio da casa Duvivier & Cia.

Sem mais que esperar, senão que v. excia. se dignará prestar o seu importante apoio e proteção a êste desejado melhoramento para a Província que v. excia. tão dignamente dirige, aguardo as suas ordens.

De v. excia. att.º vnr. e cr.º

B. CAYMARI.

Ilmo. e exmo. sr. general barão de Maracajú, digníssimo presidente da Província do Gram-Pará, em 6 de fevereiro de 1883".

(72) CONTRATO — "Aos vinte e um dias do mês de maio de 1879, no Palácio do Govêrno do Gram-Pará, perante o Ilmo. e Exmo. Sr. Dr. José Coelho da Gama e Abreu, presidente da Província, compareceu Emílio Adolfo de Castro Martins como procurador do desembargador Izidoro Borges Monteiro e de Francisco Siqueira Queiroz, cuja procuração em têrmos legais apresentou e fica arquivada na secretaria da presidência, a fim de contratarem de conformidade com a Lei n. 809, de 6 de abril de 1874, a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita entre esta capital e a cidade de Bragança nesta Província, passando pela colônia Benevides, e concordaram nas seguintes condições:

1.ª — O presidente da Província, de conformidade com a lei provincial n. 809, de 6 de abril de 1874, concede aos proponentes abaixo assinados ou à companhia que organizarem para a construção, custeio, uso e gôzo da estrada que se denominará — ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA — o privilégio exclusivo por quarenta anos.

2.ª — Durante o tempo do privilégio o govêrno provincial não consentirá outra estrada de ferro, de qualquer sistema, dentro da zona privilegiada de vinte quilômetros por cada lado da estrada e na mesma direção.

Essa proibição não compreende a construção de outras vias-férreas que embora partindo do mesmo ponto sigam direções diversas e possam aproximar-se até cruzar a linha concedida, contanto que dentro da zona privilegiada não recebam gêneros ou passageiros mediante frete ou passagens.

3.ª — Os concessionários poderão por si ou por meio de companhia legalmente organizada, levantar capitais dentro ou fora do Império para construção e mais acessórios relativos à estrada.

Ainda sendo organizada a companhia fora do Império, isso não obstará para que fique ela sujeita às nossas leis, e que a séde da companhia seja nesta capital do Pará, ou nela existam agentes autorizados para resolver qualquer questão que se apresente.

4.ª — Os estudos compostos da planta geral da linha, perfil longitudinal, perfis transversais, planos gerais das obras mais importantes, notas de pontes, viadutos, pontilhões e boeiros, com suas dimensões e sistemas de construção serão apresentados ao govêrno doze meses depois da data da lei que aprovar o presente contrato.

No mesmo prazo serão apresentadas as tabelas de alinhamento, seu desenvolvimento, raios de curva, cotas de declives e sua extensão.

Pelo não cumprimento desta cláusula, ficam os concessionários ou emprêsa sujeitos a uma multa de um conto de réis, por cada mês que exceder dos doze, podendo o govêrno declarar rescindido o contrato depois de dez meses excedentes, salvo o caso de fôrça maior, ou declaração feita pela emprêsa dentro dos primeiros doze meses de que desiste do privilégio.

5.ª — Obrigam-se os concessionários a que os trabalhos da linha comecem noventa dias depois de aprovados os estudos mencionados na precedente condição, e a primeira secção da capital a Benevides será aberta ao trânsito dez meses depois do começo dos trabalhos, e a totalidade da linha aberta ao trânsito em um prazo nunca maior do que quatro meses.

6.ª — Se os trabalhos não começarem no prazo marcado pagarão os concessionários ou a

emprêsa um conto de réis de multa por cada mês de prorrogação que lhe for concedido, podendo o govêrno declarar rescindido o contrato e caduco o privilégio, se depois de dez meses de prorrogação não estiverem começados os trabalhos com atividade, salvo o caso de fôrça maior, só pelo govêrno como tal reconhecido.

Se no prazo fixado não estiverem concluídos todos os trabalhos de construção da estrada e esta aberta ao tráfego público a companhia ou emprêsa pagará uma multa de um a dois por cento por mês de demora sôbre as quantias dispendidas pelo govêrno com a garantia até essa data. E se passados doze meses além do prazo acima fixado não forem concluídos todos os trabalhos, e não estiver a estrada aberta ao tráfego público, ficarão também caducos os privilégios, fiança ou garantia, e mais favores já mencionados, salvo caso de fôrça maior, só pelo govêrno como tal reconhecido.

7.ª — A bitola da linha será de um metro entre trilhos, o raio mínimo das curvas de cento e trinta metros. O máximo declive de dois por cento. A linha será singela em tôda a sua extensão, tendo, porém, nas estações, nos entroncamentos ou outros quaisquer pontos onde for necessário os desvios precisos, não só para os trens em movimento como parados.

A plataforma terá quatro metros de largura e três metros e cinqüenta centímetros os aterros. A largura livre nas obras de arte e nos tuneis, caso os haja, será de três metros e sessenta centímetros pelo menos.

8.ª — As obras de arte serão sòlidamente construídas com materiais de primeira qualidade, como pedra, tijolo, ferro e as madeiras empregadas tôdas de lei. Os trilhos empregados serão de ferro e de sistema que entre o engenheiro da Província e os concessionários for combinado, tendo vinte quilogramas de pêso por metro corrente.

9.ª — O material rodante constará de:

Três carros de primeira classe, sistema americano, para trinta e seis passageiros cada um; cinco ditos de segunda classe para quarenta passageiros cada um; vinte e cinco wagons para carga; oito de plataforma para madeira e lastro; quatro locomotivas, prontas sempre a trabalhar, do número de toneladas de pêso que for combinado entre os engenheiros do govêrno e os concessionários.

10.ª — Os concessionários estabelecerão em tôda a extensão da estrada telégrafo elétrico pronto a funcionar, quando a linha for aberta ao tráfego, podendo o govêrno utilizar-se dos pontos para colocar um ou mais fios e assentar os respectivos aparelhos, estabelecer escritórios nos edifícios das estações da companhia sem que por isso esta receba ou possa reclamar indenização alguma.

11.ª — Os concessionários construirão três estações chalets de tijolos com armazem, salas para as diferentes classes de passageiros, despacho de bagagens, etc. sendo uma em cada um dos pontos terminais, isto é, Bragança e capital no local indicado pelo govêrno, outra em Benevides, nos demais pontos intermediários em que o govêrno de combinação com a emprêsa julgar util a colocação de estações, estas serão de madeira, mas sempre sólidas e elegantes.

12.ª — A tarifa de preços de transportes de passageiros e mercadorias será organizada de combinação entre o govêrno e os concessionários ou companhia, podendo ser revista e alterada de três em três anos.

13.ª — As malas do correio, e seus condutores, os dinheiros pertencentes ao tesouro provincial, os oficiais de justiça, agentes policiais em serviço público, serão transportados gratuitamente pela companhia.

Para tôdas as mais passagens e fretes por conta do govêrno aqui não especificados, regulará o estabelecido pelo Decreto n. 6.995, de 10 de agôsto de 1878, Art. 8.º, ns. 2, 3, 4 e 5.

Fica concedido aos concessionários, de conformidade com o Art. 3.º do supramencionado decreto o seguinte:

§ 1.º — Cessão gratuita de terrenos nacionais devolutos, e bem assim dos compreendidos nas sesmarias e posses, excetuadas as indenizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e obras especificadas neste contrato.

§ 2.º — Direito de desapropriação na forma do Decreto n. 816, de 10 de julho de 1875, de terrenos de domínio particular, prédios e benfeitorias que forem precisas para as obras de que trata o parágrafo antecedente.

§ 3.º — Uso de madeiras e outros materiais existentes nos terrenos nacionais devolutos indispensáveis à construção e conservação da estrada.

§ 4.º — Isenção de direitos de importação sôbre todos os materiais destinados ao leito da estrada, linhas telegráficas, pontes, viadutos, estações, oficinas, utensílios e trens rodantes, bem como durante o prazo de vinte anos depois de aberta ao tráfego a estrada ou parte dela, dos

direitos de importação sôbre o carvão de pedra ou outro qualquer combustível destinado às oficinas e custeio da mesma estrada.

Esta isenção não se fará efetiva enquanto a emprêsa não apresentar à tesouraria da Fazenda a relação dos supraditos objetos especificando a sua qualidade e quantidade, devidamente informada pelo engenheiro fiscal do govêrno.

§ 5.º — Preferência em igualdade de circunstâncias para lavrar minas na zona privilegiada sendo expresso em contrato especial o número de datas que o govêrno julgue conveniente conceder, bem como as condições a que ficam sujeitas as companhias ou emprêsas.

§ 6.º — Preferência na aquisição de terrenos devolutos nacionais e à margem da estrada, de conformidade com os Decretos de 10 de setembro de 1850 e de 10 de agôsto de 1878, n. 6.995.

14.ª — Os guardas de que trata o Decreto n. 1.930, de 16 de abril de 1857 serão cidadãos brasileiros.

15.ª — O capital necessário à construção da estrada será ajustado depois de apresentados e aprovados os estudos de que trata a condição 6.ª e fixado na razão de trinta contos de réis por quilômetro de estrada pronta, incluindo neste valor todos os acessórios enumerados neste contrato, e sem mais ônus algum para a Província.

Sôbre êste capital ajustado a Província garante o juro de sete por cento.

16.ª — Se os capitais forem levantados em estrangeiros regulará o câmbio de 27 dinheiros (27 d.) por mil réis, para tôdas as suas operações, na forma do Decreto n. 6.995, de 10 de agôsto de 1878.

17.ª — O govêrno provincial solicitará do govêrno geral a garantir êste o pagamento dos juros estipulados pela condição precedente; no caso de não obter aquela garantia ficará sem efeito êste contrato.

18.ª — A fiança ou garantia de juros faz-se efetiva, livre de quaisquer impostos, em semestres vencidos nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada ano, e pagos dentro do terceiro mês depois de findo o semestre, durante o prazo de trinta anos pela seguinte fórma:

§ 1.º — Enquanto durar a construção das obras os juros de sete por cento (7%), serão pagos sôbre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo govêrno, e recolhidos a um estabelecimento bancário, para serem empregados à medida que forem necessárias.

As chamadas limitar-se-ão às quantias exigidas pela construção das obras em cada ano. Para êsse fim as companhias apresentarão ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, no Rio de Janeiro, dois meses antes do comêço das mesmas obras, o seu respectivo orçamento que será fundado sôbre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que regulou a fiança ou a garantia dos juros sôbre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro ano da entrega das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras que deviam ser executadas nesse ano. Construídas que sejam elas continuará o pagamento dos juros.

§ 2.º — Os juros pagos pelo estabelecimento bancário sôbre as quantias depositadas serão creditados à fiança ou à garantia do govêrno, e bem assim quaisquer rendas eventuais cobradas pelas companhias, como sejam taxas de transferências, de ações, etc., etc.

§ 3.º — Nos capitais levantados durante a construção não será incluído o custo do material rodante nem o de máquinas e aparelhos de qualquer natureza necessários ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis meses antes de serem o dito material, máquinas e aparelhos acima referidos empregados no tráfego da estrada.

§ 4.º — Entregue a estrada ou parte desta ao trânsito público, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despesa de custeio da estrada, exibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do govêrno.

§ 5.º — Além da quantia necessária à construção das obras em cada ano, a que se refere a parte 2.ª do § 1.º da cláusula 2.ª as companhias poderão fazer uma chamada de capitais no princípio do primeiro ano, no valor de dez por cento (10%), do capital garantido, para atender às despesas preliminares que tiverem feito antes de encetarem-se os trabalhos de construção da estrada.

19.ª — Tôda e qualquer dúvida que ocorrer quer quanto à inteligência do contrato, quer quanto às obras em construção, será decidida definitivamente e sem recurso algum por árbitros engenheiros, nomeando cada uma das partes o seu árbitro e tirando-se o terceiro à sorte de entre seis nomes apresentados, três por cada uma das partes.

20.ª — Os telegramas do govêrno provincial serão passados gratuitamente; e para os despachos dos particulares haverá uma tarifa feita de combinação com o govêrno da Província.

21.ª — A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do govêrno.

22.ª — Os concessionários ou a emprêsa se obrigam a garantir, durante o período da exploração e construção da estrada, as multas em que possam incorrer, com fiança idônea correspondente, ou depósito de valores nunca inferior a dez contos de réis (10:000$000), depositados no Tesouro provincial, e sob a pena de em caso de falta não poderem receber nenhuma prestação de juros garantidos.

23.ª — O tráfego será todos os dias feitos por trens mistos ou expressos, conforme for combinado entre os concessionários e o govêrno.

24.ª — Logo que os dividendos excederem oito por cento (8%), o excedente será repartido igualmente entre o govêrno da Província e os concessionários, cessando essa decisão logo que forem embolsados à Província os juros por esta pagos.

25.ª — Fica considerado em caso de fôrça maior, em favor dos empresários ou da companhia que organizarem, qualquer demora que houver na obtenção da fiança ou concessão do govêrno imperial de que trata a condição 18.ª.

26.ª — Os concessionários ou companhia obrigam-se a construir e a manter a estrada que lhe pertence nas condições da mais perfeita segurança e regularidade, a juízo do govêrno, e de conformidade com os regulamentos e instruções para tal fim expedidos ou que para tal fim o forem pelo govêrno geral em relação à estrada de ferro.

No caso de interrupção do tráfego por mais de três dias consecutivos, por motivo não justificado, o govêrno terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual à renda líquida do dia anterior a ela, e restabelecerá o mesmo tráfego, ocorrendo as despesas por conta da companhia ou emprêsa.

27.ª — As despesas do custeio da estrada compreendem as que se fizerem com o tráfego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material, oficinas e estações, e tôdas as dependências da via-férrea, tais como armazens, oficinas, depósitos de qualquer natureza, do leito da estrada e tôdas as obras d'arte a ela pertencentes.

28.ª — 1.º — A companhia obriga-se ainda a exibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio da estrada e seu movimento e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo govêrno em relação ao tráfego da mesma estrada ou pelo presidente da Província, pelos fiscais por parte do mesmo govêrno, ou por quaisquer agentes dêste competentemente autorizados, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscais ou presidente da Província um relatório circunstancial do estado dos trabalhos em construção e da estatística do tráfego, abrangendo as despesas de custeio convenientemente especificados, e o pêso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distâncias médias por elas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo êstes devidamente classificados;

2.º — A aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do govêrno sôbre as questões que se suscitarem relativamente ao uso recíproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra emprêsa, ficando entendido que, qualquer acôrdo que celebrar não prejudicará o direito do govêrno ao exame das estipulações que efetuar e a modificação destas, se entender que são ofensivas aos interêsses do Estado;

3.º — A submeter à aprovação do govêrno, antes do comêço do tráfego, o quadro de seus

empregados e a tabela dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo govêrno.

29.ª — Se durante a execução dos trabalhos a companhia reconhecer a utilidade de modificar o projeto adotado, solicitará do govêrno da Província a autorização precisa, justificando essa utilidade, não se afastando porém dos pontos intermédios designados na lei que autoriza esta concessão.

30.ª — Fica livre aos concessionários ou à companhia que organizarem, renunciar em qualquer tempo à garantia de juros concedida pela Província indenizando-a das somas que tiver desembolsado por conta da garantia, e desde então cessará tôda intervenção oficial no regime econômico e na administração da estrada, salvo sòmente a fiscalização no tocante à polícia e segurança da estrada e à fixação das tarifas.

31.ª — Êste contrato não terá vigor sem que seja aprovado pela Assembléia Legislativa provincial da Província do Pará.

32.ª — O sêlo proporcional e os emolumentos de garantias de juros serão cobrados antes da expedição das ordens para o pagamento das respectivas prestações.

E para firmeza de tudo mandou o mesmo excelentíssimo senhor presidente da Província lavrar êste têrmo de contrato, que assinou com o referido Emílio Adolfo de Castro Martins, como procurador do desembargador Izidro Borges Monteiro e de Francisco de Siqueira Queiroz".

(73) Relatório cit., pág. 53.

(74) FALA enviada à Assembléia Legislativa provincial em 7 de janeiro de 1884, págs. 94 e 95.

DE BELÉM A BENEVIDES

1884 - 1885

No contrato assinado em 16 de junho de 1883, havia o compromisso da companhia da ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA, de introduzir 10.000 colonos, na base de 2.500 por ano.

A impossibilidade de manter êsse dispositivo, levou a companhia, por intermédio do seu gerente e representante no Pará, engenheiro William Thomson, a pedir a eliminação dessa cláusula. A 6 de junho de 1885, foi assinado um Acôrdo entre os concessionários e o govêrno, não só para a exclusão daquele dispositivo, como para esclarecer outros, de relativa importância para ambas as partes contratantes.

Livre a companhia dêsse oneroso encargo, e eliminadas algumas omissões do contrato (75), com a aprovação do govêrno provincial, prosseguiram os trabalhos preliminares para o assentamento dos trilhos da estrada até o Apeú. Aquela mata cerrada que se estendia desde o Boulevard da Câmara (76), até os confins de Bragança, começou a cair. Os trabalhadores manejavam com segurança o machado e a picareta, na derrubada indiscriminada, eliminando os obstáculos que embaraçavam a picada, onde outros grupos desembaraçavam o terreno para a fixação dos dormentes.

Não houve a preocupação de uma limpeza geral. Apenas a necessária para a estrada por onde passaria o trem, futuramente, levando o progresso aos núcleos coloniais que seriam instalados à margem da via-férrea.

Foi um trabalho penoso, mas produtivo. Ao mesmo tempo que eram assentados os trilhos, em cada área da terra conquistada pelos denodados desbravadores, ficavam chantados os postes para o telégrafo. Era o cumprimento integral da cláusula 10.ª do contrato (77).

Assim foram vencidos os 29 quilômetros que separavam a estação de SÃO BRAZ, da colônia de BENEVIDES.

No domingo 9 de novembro de 1884, foi aberto ao trânsito público êsse primeiro trecho da via-férrea bragantina.

A solenidade da inauguração dêsse primeiro percurso, que vinha marcar uma nova era de progresso para a economia paraense, e para o desenvolvimento agrícola de uma região ainda inexplorada e desconhecida, porém de grande futuro, decorreu com a presença do que a cidade de Belém tinha de mais representativo nas esferas administrativa, social e política.

Sairam naquele dia dois trens com destino a Benevides, um às oito horas da manhã e outro às duas da tarde, levando as autoridades provinciais, inclusive o presidente da Província, bispo diocesano, corpo diplomático residente na capital, engenheiro representante da companhia da ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA, funcionários dessa emprêsa e demais convidados.

O tempo gasto nessa primeira viagem foi de uma hora e oito minutos, assim distribuído :

De São Braz ao Marco da Légua . . .	9	minutos
à estação Sousa Franco	15	"
à estação da Provindência	26	"
ao povoado de Ananindeua	41	"
à estação de Marituba	52	"
à colônia de Benevides	1h8	"

Chegando ao núcleo colonial de Benevides, os caravaneiros foram fidalgamente recebidos pelo engenheiro Pinto Braga, o principal organizador dos festejos comemorativos da inauguração da ferrovia bragantina.

Para que aquela solenidade ficasse realmente marcada com o destaque merecido, o "Clube Amazônia" e o engenheiro B. Caymari, a quem deve o Pará a construção da primeira estrada de ferro que teve a Amazônia, concederam Cartas de alforria a vinte escravos residentes naquela colônia.

Fazendo a remessa daqueles documentos, por onde eram restituídas à liberdade e à igualdade humana as criaturas que tinham despertado a comiseração dos seus semelhantes, o conselheiro Tito Franco de Almeida, dirigiu ao dr. Domingos Olímpio esta significativa carta (78) :

"Inaugura-se amanhã a Estrada de Ferro de Bragança e vai o Clube Amazônia cumprir um dos seus mais gratos deveres, dando liberdade a 20 escravos.

O Clube Amazônia com o seu concurso e a liberalidade do sr. B. Caymari, realiza êste filantrópico dever.

Motivos de família e a doença do sr. Caymari nos privam de levar a **cabo pessoalmente** tão grata missão.

Como presidente do Clube Amazônia e a aquiescência do sr. Caymari, peço a V. S. receba as 20 Cartas que esta acompanham e as distribua aos libertandos, no domingo 9 do corrente em Benevides, restituindo a mim ou ao sr. B. Caymari as que não forem neste dia procuradas pelos libertandos.

O seu amigo e colega afetuoso

TITO FRANCO DE ALMEIDA.

Belém, 8 de novembro de 1884".

Tal como desejavam os filantrópicos membros do Clube Amazônia e a prodigalidade do sr. B. Caymari permitiu, foram entregues pelo dr. Domingos Olímpio as Cartas de liberdade aos seguintes escravos :

Sairam naquele dia dois trens com destino a Benevides, um às oito horas da manhã e outro às duas da tarde, levando as autoridades provinciais, inclusive o presidente da Província, bispo diocesano, corpo diplomático residente na capital, engenheiro representante da companhia da ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA, funcionários dessa emprêsa e demais convidados.

O tempo gasto nessa primeira viagem foi de uma hora e oito minutos, assim distribuído :

De São Braz ao Marco da Légua . . .	9	minutos
à estação Sousa Franco	15	"
à estação da Provindência	26	"
ao povoado de Ananindeua	41	"
à estação de Marituba	52	"
à colônia de Benevides	1h8	"

Chegando ao núcleo colonial de Benevides, os caravaneiros foram fidalgamente recebidos pelo engenheiro Pinto Braga, o principal organizador dos festejos comemorativos da inauguração da ferrovia bragantina.

Para que aquela solenidade ficasse realmente marcada com o destaque merecido, o "Clube Amazônia" e o engenheiro B. Caymari, a quem deve o Pará a construção da primeira estrada de ferro que teve a Amazônia, concederam Cartas de alforria a vinte escravos residentes naquela colônia.

Fazendo a remessa daqueles documentos, por onde eram restituídas à liberdade e à igualdade humana as criaturas que tinham despertado a comiseração dos seus semelhantes, o conselheiro Tito Franco de Almeida, dirigiu ao dr. Domingos Olímpio esta significativa carta (78) :

"Inaugura-se amanhã a Estrada de Ferro de Bragança e vai o Clube Amazônia cumprir um dos seus mais gratos deveres, dando liberdade a 20 escravos.

O Clube Amazônia com o seu concurso e a liberalidade do sr. B. Caymari, realiza êste filantrópico dever.

Motivos de família e a doença do sr. Caymari nos privam de levar a **cabo pessoalmente** tão grata missão.

Como presidente do Clube Amazônia e a aquiescência do sr. Caymari, peço a V. S. receba as 20 Cartas que esta acompanham e as distribua aos libertandos, no domingo 9 do corrente em Benevides, restituindo a mim ou ao sr. B. Caymari as que não forem neste dia procuradas pelos libertandos.

O seu amigo e colega afetuoso

TITO FRANCO DE ALMEIDA.

Belém, 8 de novembro de 1884".

Tal como desejavam os filantrópicos membros do Clube Amazônia e a prodigalidade do sr. B. Caymari permitiu, foram entregues pelo dr. Domingos Olímpio as Cartas de liberdade aos seguintes escravos :

VITÓRIA	libertada pela senhora Luiza Emília Hervey
DESIDÉRIO	pelos herdeiros de Maria Francisca Cardoso da Cunha
MARCELINO	pela senhora Mariana de Sousa Lages Farias
ANA	pela senhora Inês da Costa e Cunha
LEOCÁDIA	pelo sr. Francisco Gregório de Oliveira
ESTEFÂNIA	pelo sr. José Cardoso da Cunha Coimbra
RITA	pela senhora Ana Cândida da Gama Malcher
MARIA DE NAZARÉ	pelo sr. Joaquim Evaristo dos Santos
VITÓRIA	pelo sr. Januário Dias Ferreira de Carvalho
CASEMIRO	pelos herdeiros de José Mariano Botelho
PAULA	pelo sr. Joaquim Evaristo dos Santos
LUIZA	pela senhora Laura Elza de Matos
ISAURA	pela senhora Vitória Maria da Conceição Faria
INÊS	pela senhora Gertrudes Ferreira Crespo
VICENTE	pela firma Viuva Bentes & Filho
MARIA	pela senhora Raimunda da Cunha e Oliveira
LINA	pelo sr. Luiz de La Roque
MARGARIDA	pelo sr. Miguel José da Cunha e Melo
ANA	pelo sr. João Gualberto da Costa e Cunha
ZEFERINA	pelo sr. J. C. Fragoso

Cerimônia comovente essa, que viria assinalar, com traço indelével, as festas da inauguração do primeiro trecho da estrada de ferro de Bragança.

Os corações generosos que se abrigavam nos peitos dos organizadores do humanitário Clube Amazônia, e no do operoso e culto construtor da ferrovia bragantina, tinham encontrado o modo mais original de ser comemorada aquela trajetória inicial para o progresso da terra paraense. Era com uma grande demonstração de solidariedade e de compreensão humanas, que os habitantes de Benevides demonstravam o seu entusiasmo pelo assentamento dos trilhos que, em breve, se prolongariam até o Apeú.

As festas prosseguiram. Logo após o almôço, servido na casa do engenheiro Pinto Braga, regressavam a Belém as principais autoridades, inclusive o presidente da Província, conselheiro João Silvestre de Sousa. No comboio imediato vinham os demais convidados. Às 5½ da tarde daquele memorável dia 9 de novembro de 1884, ao chegar o trem denominado "Siqueira Mendes", nas proximidades do quilômetro 14, entre as estações de Marituba e Ananindeua, por um descuido qualquer, a locomotiva desviou-se da linha por estar meia aberta a chave da agulha do desvio, e veio a descarrilhar, provocando o pânico entre os passageiros da composição. Dez metros de trilhos ficaram recurvados; os dormentes partidos, inutilizados, e o trem impossibilitado de prosseguir viagem para Belém.

Algumas pessoas retornaram a Benevides; outras, porém, resolveram seguir a pé para Belém. Foi uma marcha estafante, dolorida, de 5 horas, como noticiou o "LIBERAL DO PARÁ", na edição seguinte.

Esse acontecimento provocou acerbas críticas à administração da estrada. Houve quem atribuisse a responsabilidade do desastre ao maquinista da locomotiva. Como satisfação ao público e especialmente ao conselheiro João Silveira de Sousa, que soube do acidente por intermédio do seu chefe de Polícia, partici-

pante da sorte daqueles que fizeram a pé tão longo trajeto depois de um dia pleno de emoções, o engenheiro Joaquim d'Oliveira Campos, Fiscal da estrada, enviou ao presidente da Província uma carta vasada nos seguintes têrmos :

"Belém, 12 de novembro de 1884.

Ilmo. Exmo. Sr.

Cabe-me levar ao conhecimento de v. excia. que, pelas 5½ horas da tarde de 9 do corrente, o trem que voltava de Benevides, ao passar com pequena velocidade pelo quilômetro 14 (Ananindeua), sofreu o descarrilhamento da locomotiva, em conseqüência de achar-se meia aberta a chave da agulha do desvio nesse lugar, fato que só posso atribuir a ignorância ou maldade de algum transeunte.

Eu e meu ajudante vinhamos nesse trem bem como os srs. dr. Chefe de Polícia, engenheiro W. Thomson, representante geral da companhia e dr. diretor interino da repartição de obras públicas, tendo sido tomadas tôdas as providências de momento, inclusive a da nomeação por mim exigida de um guarda permanente para o serviço das chaves dêsse serviço.

O estrago causado na linha pelo descarrilhamento da locomotiva foi apenas do recurvamento de dez metros de trilhos e dormentes completamente partidos, achando-se já tudo devidamente reparado e funcionando sem obstáculo algum a ferrovia.

Como vê V. Excia. é infundada a arguição feita ao maquinista em serviço na locomotiva, ao qual pretende-se lançar a culpa dêste incidente.

Deus guarde a V. Excia. sr. conselheiro João Silveira de Sousa, digníssimo presidente da Província. **Antônio Joaquim d'Oliveira Campos,** engenheiro fiscal" (79).

Passados os primeiros momentos do desagradável incidente, o tráfego voltou à regularidade. Os comboios retornaram ao trânsito permanente. Passageiros e mercadorias tomaram os seus lugares nas composições diárias.

No dia 15, os colonos de Benevides reuniram-se para solenizar a inauguração da estrada de ferro.

Foi uma festa esplendida, a que estiveram presentes o presidente da Província, os construtores da estrada e inúmeras famílias de Belém. Os operários tomaram a iniciativa de oferecer ao engenheiro Manuel Rodrigues Batista, como prova de gratidão, um anel de brilhantes. Discursou na hora da entrega do presente o dr. Inácio Moura.

Os festejos foram encerrados com uma festa dançante, animada pela banda de música do 15.º Batalhão de Infantaria do Exército.

Os imigrantes estrangeiros apareceram com os seus trajes típicos, dando ao ambiente a alegria que a todos dominou, naquela semana de ruidosas comemorações pela inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro de Bragança.

Daí em diante, o trabalho ativo e laborioso da Colônia, ia produzir o resultado que justifiicaria a expectativa do govêrno e as esperanças de todos os paraenses.

Nos dois últimos meses do ano de 1884, o movimento de passageiros entre as estações de São Braz e Benevides foi o seguinte :

* * *

Novembro (inauguração da estrada)	1.172	
Dezembro	1.452	
Total	2.624	
A despesa importou em	18:405$740	réis
e a receita em	8:385$020	réis
havendo, portanto, um deficit de	10:020$720	réis

(75) "Palácio da presidência do Pará, Belém 6 de junho de 1885.
Ilmo. Sr. Tendo examinado o parecer dessa repartição de 18 de maio findo, sôbre a proposta feita em 27 do mês antecedente, pelo gerente da Companhia da Estrada de Ferro de Bragança, para celebrar-se entre ela e o govêrno da Província um acôrdo no sentido de firmar-se a inteligência de algumas cláusulas de seus anteriores contratos, de suprimir-se algumas omissões nulas etc. resolvi nesta data anuir ao acôrdo proposto..." Ofício enviado pelo presidente da Província Tristão de Alencar Araripe ao Inspetor do Tesouro provincial, sr. João Silveira de Sousa.

(76) Atual Boulevard DR. FREITAS, no Marco da Légua.

(77) "Os concessionários estabelecerão em tôda a extensão da estrada, telégrafo elétrico pronto a funcionar, quando a linha fôr aberta ao tráfego, podendo o govêrno utilizar-se dos pontos para colocar um ou mais fios e assentar os respectivos aparelhos, estabelecer escritórios nos edifícios das estações da Companhia sem que por isso esta receba ou possa reclamar indenização alguma".

(78) Publicada no "O LIBERAL DO PARÁ", de 8 de novembro de 1884.

(79) Esta carta foi revelada pelo "O LIBERAL DO PARÁ", na sua edição de 13 de novembro de 1884.

DE BENEVIDES AO APEÚ

1885

O prolongamento da linha de Benevides a Santa Isabel e dêste povoado ao Apeú, foi trabalho que a Companhia da Estrada de Ferro de Bragança encetou logo em seguimento à abertura oficial do primeiro trecho, em 9 de novembro de 1884.

Quatro meses decorridos daquele magno acontecimento, a Companhia anunciava no "Diário do Grão Pará" (80), que a distância entre Benevides e Santa Isabel seria aberta ao tráfego, no dia 16 de março de 1885, o que realmente aconteceu.

Não encontramos na correspondência trocada entre o govêrno e a Companhia, nem nos jornais da época, registro especial sôbre o fato. É que começavam a surgir as primeiras reclamações contra os concessionários, que vinham contrariando os interêsses econômicos da região servida pela ferrovia. Alegava o govêrno que a situação da estação central, no largo de São Braz, a 5 quilômetros da cidade e do litoral, ia "acarretando resultados negativos ao que era de esperar da realização dessa estrada" (81). E aduzia mais o seguinte esclarecimento:

> "De todos os pontos, que são servidos por essa linha férrea, se levantam procedentes queixas contra a situação dessa estação que acarreta ao exportador e importador despesas excessivas em que se escôa tôda a economia do trabalho. A indústria agrícola, que se teve por fim animar com a presença da estrada de ferro, vai em decadência sensível; o frete que cobram os veículos, que fazem o transporte de São Braz para a cidade e litoral e vice-versa dos produtos importados e exportados pela via-férrea, são por tal forma exagerados que não posso deixar de propor o **prolongamento** da linha férrea até a cidade e o litoral como adequado meio de atingirmos ao desideratum que se teve em vista na execução da Estrada de Ferro de Bragança".

Era como tinha origme a construção da estação de BELÉM, na antiga estrada de São José, hoje 16 de Novembro, e cujas obras compreendendo as desapropriações necessárias, material rodante e levantamento das estações, estavam orçadas em 317 contos de réis.

Nesse mesmo ano de 1885, ficava concluído e entregue ao tráfego o prolongamento até o Apeú, compreendendo uma distância de 61 quilômetros, desde

a estação de SÃO BRAZ, assim discriminada : de SÃO BRAZ a BENEVIDES, 29 quilômetros; ao povoado de SANTA ISABEL, 42 quilômetros; ao APEÚ, 61 quilômetros, incluindo um quilômetro e ¾ de desvios.

Até essa data e em cumprimento ao contrato celebrado entre a Companhia da Estrada de Ferro de Bragança e o govêrno da Província, estava êste obrigado ao pagamento do juro de 7%, sôbre o capital empregado na referida construção, acrescido de 10%, levantados para as despesas preliminares.

O custo do trecho até ao Apeú foi de DOIS MIL DUZENTOS E SETENTA E TRÊS CONTOS E SEISCENTOS MIL RÉIS (2.273:600$000). Sôbre esta quantia foi calculado o juro anual de 7%, que ao câmbio de 27 dinheiros (82), por MIL RÉIS, produziu a soma de 206:892$600 réis.

Esse detalhe do contrato fez o govêrno pensar na encampação da estrada. E, nesse sentido, pediu à Assembléia Legislativa provincial a devida permissão. Era uma experiência que podia trazer vantagens à economia da Província.

E apegou-se o govêrno à idéia, sustentando-a com ânimo e convicção.

***

A receita arrecadada durante o ano de 1885 e proveniente das vendas de passagens, fretes, telegramas e bagagens, foi de 56:645$390 réis.

A despesa com administração, tráfego, locomoção e conservação, ascendeu a	114:033$150
produzindo o deficit de	57:387$760

Comunicou o presidente da Província à Assembléia Legislativa, na sua "FALA" de 25 de março de 1886, que o serviço do tráfego da estrada havia sido feito, no ano de 1885, pelo seguinte material rodante :

Locomotivas	3	(82 a)
Carros de 1.ª classe	2	
Carros de 2.ª classe	3	
Brecks	2	
Wagons para carga	12	
Wagons para gado	2	
Wagons para lastro	4	
Breck de carga	1	

Todo êsse material era de fabricação inglesa, e segundo esclarecimentos da Companhia cada locomotiva tinha fôrça para rebocar 80 toneladas e podia desenvolver a velocidade de 35 quilômetros por hora.

Como complemento da estatística levantada pela administração da estrada, nesse ano, vinham mais êstes esclarecimentos :

Passageiros e mercadorias transportados nos trens da estrada :

Passageiros de 1.ª classe	1.461	
Passageiros de 2.ª classe	7.839	
Bagagens	28.531	quilos
Mercadorias diversas	1.601.333	quilos
Animais	169	quilos
Materiais de construção	743.020	quilos

---

(80) "ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA — Do dia 16 de março em diante será a Estrada de Ferro de Bragança aberta ao tráfego até Santa Isabel. Os horários e tabelas de passagens para passageiros e tarifas de mercadorias poderão ser obtidas na estação central no largo de São Braz. Belém, 10 de março de 1885". Há na FALA com que o conselheiro Tristão Alencar Araripe, presidente da Província do Pará, abriu a sessão extraordinária da Assembléia Legislativa provincial, no dia 5 de novembro de 1885, a informação de que a abertura do trecho, BENEVIDES-SANTA ISABEL, foi feita no dia 10 de março. É engano. A participação da Companhia corrige perfeitamente êsse lapso.

(81) Rel. cit., pág. 11.

(82-A) Essas locomotivas tinham as seguintes denominações : "SIQUEIRA MENDES", "BARÃO DE MARAJÓ" e "BRAGANÇA".

(82) Relatório cit., pág. 46.

A ENCAMPAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA PELO GOVÊRNO DA PROVÍNCIA

1886

Tendo a Assembléia Legislativa decretado, o presidente Joaquim da Costa Barradas sancionou a Lei n. 1.292, de 13 de dezembro de 1886 (83), que autorizou a encampação da estrada de ferro de Bragança.

O pagamento seria feito em apólices da dívida pública da Província, ao juro de 6% ao ano, em moeda brasileira. Feita a encampação deviam ser continuadas as obras da estrada de BATISTA CAMPOS ao JARDIM PÚBLICO, pela rua LONGA (84). Entrando em entendimentos com o representante da companhia concessionária, para a efetivação dessa medida julgada conveniente aos interêsses da Província, confessa o presidente Tristão Araripe, substituto de Joaquim Barradas, que nenhum acôrdo ficou firmado, em definitivo.

A proposta feita pelo govêrno obedecia às seguintes condições :

1.º — Pagamento de apólices provinciais no valor nunca excedente de MIL E OITOCENTOS CONTOS DE RÉIS;

2.º — Apólices ao portador a juros de 6%;

3.º — Resgate das apólices dentro de 12 anos, podendo a Província apressar êsse resgate pelo aumento da cota da amortização anual do capital.

Para chegar a essa conclusão, o govêrno pedira ao engenheiro fiscal da ferrovia de Bragança, o seu parecer sôbre o assunto.

Assim veio a resposta :

> "O custo da estrada de **São Braz ao Apeú** foi de MIL SETECENTOS E OITO CONTOS DE RÉIS, correspondente a 61 quilômetros a 28 contos de réis; adicionados os 10% para as despesas preliminares num total de 565 contos de réis, dava a importância de 2.273:600$000 réis, que correspondia, exatamente, o preço daquele trecho da via férrea bragantina. Sôbre essa quantia pagara o govêrno o juro de 206:892$600 réis.
>
> Para a conclusão da estrada até Bragança, teriam de ser dis-

pendidos mais 6.221:600$000 réis. Os juros que cumpria o govêrno pagar eram de 576:165$600 réis".

Estabelecidas as bases para a encampação na quantia de MIL OITOCENTOS CONTOS DE RÉIS (85), rigorosamente demonstrada, num meticuloso trabalho do major Luís Eduardo de Carvalho, auxiliado pelo capitão José Freire Bezerril Fontenele e engenheiro Manuel Odorico Nina Ribeiro, ficou o assunto dependendo da resposta da Companhia. Veio o acôrdo. E a encampação foi feita a 31 de dezembro de 1886.

Para dirigir a estrada, provisòriamente, enquanto não fosse baixado o Regulamento respectivo, o govêrno designou, por Portaria de 3 de janeiro do ano seguinte, o engenheiro Antônio Joaquim de Oliveira Campos, diretor da secção de obras públicas (86). Êste, nas informações que prestou ao presidente Barradas, afirmou que o material da estrada estava em boas condições, prova do zêlo da Companhia que acabava de encerrar as suas atividades na capital paraense.

---

(83) Lei n. 1.292, de 13 de dezembro de 1886. Autoriza o presidente da Província a encampar a estrada de ferro de Bragança.

JOAQUIM DA COSTA BARRADAS, desembargador da relação do Maranhão e presidente da Província do Pará. Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa provincial decretou e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1.º — Fica o presidente da Província autorizado a encampar a estrada de ferro de Bragança, na extensão de cinqüenta e nove e um quarto quilômetros e bem assim o ramal de São Braz a Batista Campos, contendo três quilômetros e meio metro, pagos em apólices da dívida pública da Província, ao juro de seis por cento ao ano em moeda brasileira, sendo o preço do quilômetro, incluídos os materiais existentes, calculado por uma comissão de engenheiros.

§ 1.º — Efetuada a encampação, o govêrno da Província mandará continuar as obras da estrada de Batista Campos ao Jardim Público pela Rua Longa, correndo essa despesa, bem como o custeio da mesma estrada pela verba "OBRAS PÚBLICAS", da lei do orçamento provincial que fica para êsse fim aumentada com a quantia necessária.

Art. 2.º — Ficam revogadas as disposições em contrário.

ou antes, conforme o estado financeiro da Província.

§ 3.º — O sorteio das apólices para a amortização será feita no Tesouro provincial, precedendo editais publicados pela imprensa nesta Província e na Côrte do Império.

Art. 2.º — Ficam revogadas as disposições em contrário".

(84) O Jardim Público ficava na **estrada de São José,** hoje **16 de Novembro,** e a Rua Longa é a **Ângelo Custódio.**

(85) "Pará, 29 de janeiro de 1886. Ilmo. e Exmo. Sr. Tenho a honra de passar às mãos de v. excia.

as inclusas notas, relativas aos estudos de que v. excia. se dignou encarregar-me, para encampação da estrada de ferro de Bragança, pela quantia de **mil e oitocentos contos de réis,** sob as bases seguintes :

Pagamento feito em apólices da dívida pública provincial, emitidas ao par e ao juro de 6% ao ano. As apólices resgatadas dentro do prazo de 12 anos e feito o resgate anualmente dentro das fôrças que comportar o orçamento provincial, por quantia nunca inferior a **duzentos contos de réis,** inclusive juros e amortização. Rogo a v. excia. se digne desculpar qualquer omissão que por ventura encontrar neste pequeno trabalho, atento ao pouco tempo de que dispuz para o estudo do mesmo. Deus guarde a v. excia.

Ilmo. e Exmo. Sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe.

LUIZ EDUARDO DE CARVALHO".

(86) "Tendo sido por ato d'esta Presidência de 31 do mês passado, encampada a estrada de ferro de Bragança, que desde logo ficou pertencendo à Província, e convindo que seja ela entregue a uma administração por parte do govêrno, escolhi a v.m.c. para tomar conta da mesma estrada e geril-a provisòriamente enquanto não for regulamentado êste serviço. Deverá v.m.c., portanto, proceder desde logo a um inventário exato e minucioso do material fixo e rodante empregado na estrada, auxiliando-o nesse trabalho os empregados que continuam a servir, na referida estrada; feito isto estudará o que convém fazer para que se mantenha a viação com a mais severa economia, reduzindo quanto possível o número de viagens a Santa Isabel e ao ponto terminal do Apeú, e propondo as medidas, que no seu conceito contribuirem para que a estrada se não puder custear-se com os seus únicos recursos, venha a pesar o menos possível sôbre os cofres públicos. Chamo particularmente a sua atenção para a escrituração dos livros, que deverá ser feita com a máxima correção. Certo do seu zêlo pela cousa pública, espero que v.m.c. corresponderá à minha confiança e a importância do serviço que lhe fica cometido, pelo qual ser-lhe-á arbitrada uma razoável gratificação.

Deus guarde a V.M.C. JOAQUIM DA COSTA BARRADAS.

Sr. Antônio Joaquim d'Oliveira Campos, Diretor da Secção de Obras Públicas".

PROLONGAMENTO DA ESTRADA ATÉ O JARDIM PÚBLICO

A ESTAÇÃO DE BELÉM

1887 — 1889

O prolongamento da estrada de ferro até à cidade, de modo a diminuir as despesas dos exportadores e importadores, sujeitos ao pagamento de transporte das suas mercadorias até a estação de São Braz, foi motivo de preocupação dos presidentes Tristão Araripe e Joaquim Barradas. Deixaram, ambos, os planos para essa realização, fundamental para a economia do comércio e do consumidor.

Coube, porém, ao presidente Francisco José Cardoso Junior, que substituiu, no caráter de 1.º vice-presidente o titular do cargo, desembargador Barradas, que havia embarcado para o Maranhão, a execução dessa obra.

Com o comendador Antônio Homem de Loureiro Siqueira, foi assinado o contrato para o prolongamento da estrada até o Jardim Público, na estrada de São José, atualmente denominada avenida 16 de Novembro.

Por êsse contrato (87), datado de 18 de agôsto de 1887, o custo dos trabalhos estava fixado em DUZENTOS E SESSENTA E TRÊS CONTOS de réis. O prazo para a conclusão das obras era de seis meses, ficando o contratante obrigado à multa de 10% sôbre o valor total das obras, pela falta da execução das mesmas.

Os terrenos necessários para o assentamento dos trilhos, seriam desapropriados judicial ou amigàvelmente pelo govêrno.

Dentro de um mês decorrido da assinatura do contrato, as obras deviam ter começo. Mas foram adiadas além do tempo combinado. Sòmente a 24 de junho de 1888, foi inaugurado o prolongamento, que viria facilitar o comércio, uma vez que a estação de Belém tinha a vantagem de suprimir os gastos de transporte das mercadorias até São Braz, e que eram onerosos, afirmavam os interessados.

A receita da estrada que, antes da inauguração da estação de Belém, fôra de 47:272$080 réis, elevou-se no ano de 1888, a 59:295$080 réis.

Estava justificada a previsão do presidente Cardoso Junior que, na sua FALA à Assembléia provincial (88), dizia :

> "Estou convencido de que aberto ao tráfego o prolongamento da linha até a nova estação do Jardim Público e feitas nas tarifas as modificações que a experiência tiver aconselhado, para animar o

movimento de trânsito de passageiros e transportes de cargas, a renda da estrada dará pelo menos o suficiente para reduzir muito o deficit que pesa sôbre o Tesouro".

E passava a justificar, no mesmo documento, as causas aparentes do decréscimo da receita.

A falta de povoamento nas margens da estrada era o principal motivo. E esclarecia que "— com exceção dos núcleos de Benevides, Santa Isabel e colônia Araripe, que agora se principia a povoar, quase tôda a zona percorrida ou é despovoada, ou contém pequenas barracas dispersas".

Lembrava, então, que a melhor fonte de renda era a condução de lenha em trens especiais. Quanto aos produtos de lavoura, só podiam figurar, como os de maior produção, a farinha, a cachaça e a rapadura, procedentes de Benevides, 4.ª Travessa, Maguary e Santa Isabel.

Concluía aceitando a justificativa do diretor interino da estrada, engenheiro Antônio Joaquim d'Oliveira Campos, de que "— não havendo produto a transportar, não podia haver renda".

O presidente Antônio José Ferreira Braga, informa no seu RELATÓRIO de 18 de setembro de 1889, que estavam em tráfego, cinco locomotivas denominadas: BRAGANÇA, BARÃO DE MARAJÓ, SIQUEIRA MENDES, PRINCESA ISABEL e CONSELHEIRO JOÃO ALFREDO, estas duas últimas adquiridas pela importância de trinta e cinco contos e quinhentos mil réis, à firma KINGDOM & CIA.

---

(87) "TÊRMO de contrato que assinou o comendador Antônio Homem de Loureiro Siqueira, para o prolongamento da estrada de ferro de Bragança.

Aos dezoito dias do mês de agôsto de mil oitocentos e oitenta e sete, na secção do contencioso do Tesouro público provincial do Pará, presente o dr. Raimundo Antônio d'Almeida, procurador fiscal do mesmo Tesouro, em virtude do despacho da presidência de dezesseis do corrente, exarado em ofício do comendador Antônio Homem de Loureiro Siqueira, de doze do mesmo mês, cujo despacho manda contratar com o referido Loureiro as obras para o prolongamento da estrada de ferro de Bragança até o Jardim Público, na estrada de São José; se lavrou êste têrmo, pelo qual fica êste serviço contratado com o referido Loureiro, sob as condições e cláusulas seguintes:

PRIMEIRA — Obriga-se o contratante a efetuar o prolongamento da estrada de ferro de Bragança até o centro da cidade, no lugar que serviu outrora de Jardim Público, ao lado da estrada de São José, aproveitando o trecho que se acha executado entre a estação de São Braz e a Praça de Batista Campos, de acôrdo com as plantas e detalhes que se acham organizados e com o seu orçamento, firmado em vinte e três de abril último (sendo eliminada do mesmo a obrigação de fornecer uma balança de mercadorias e uma caixa d'água para alimentar as máquinas), pela importância de duzentos e sessenta e três contos de réis.

SEGUNDA — A começar as obras dentro do prazo de um mês depois da assinatura dêste contrato, e concluí-las seis meses depois desta data, incorrendo o contratante em uma multa de dez por cento sôbre o valor total das obras, pela falta de execução da presente cláusula.

TERCEIRA — O contratante se obriga por êste têrmo a desistir do direito da encampação do trabalho feito por B. Caymari e reconhecido pela Assembléia provincial, por lei número mil cento e noventa e três, de novembro de mil oitocentos e oitenta e quatro.

QUARTA — A receber o seu pagamento em apólices da dívida pública provincial ou em dinheiro, se assim convier ao govêrno, por prestações equivalentes à proporção de obras feitas em cada mês, e recebidas provisòriamente de conformidade com o regulamento geral das obras públicas.

QUINTA — Concluídas as porções de obras em cada mês serão elas recebidas provisòriamente por têrmos lavrados no contencioso do Tesouro e definitivamente, três meses depois dos recebimentos provisórios.

SEXTA — O contratante deixará depositado no Tesouro vinte por cento das prestações que for recebendo, para garantia da boa execução do presente contrato, sendo êstes levantados à proporção que forem sendo recebidas as obras definitivamente.

SÉTIMA — O govêrno cederá gratuitamente ao contratante as locomotivas e vagons para condução de materiais e aterros a empregar no dito prolongamento da estrada, servindo-se das linhas da mesma estrada, fora das horas do horário, correndo por conta do mesmo contratante as despesas com pessoal e material.

OITAVA — O govêrno se obriga a promover judicialmente a desapropriação dos terrenos necessários, quando por outro meio o não consiga o contratante, devendo correr tôda despesa a fazer-se para êste fim, por conta do referido contratante.

NONA — O material a empregar-se no prolongamento, deverá ser igual ao já empregado nas obras da estrada.

DÉCIMA — Além das cláusulas e condições acima, fica o contratante sujeito a tôdas as disposições do regulamento geral das obras públicas, que lhe forem aplicáveis. Em firmeza do que fica estipulado, se lavrou êste têrmo, que lido e achado conforme vai assinado pelo dr. procurador fiscal, pelo arrematante e rubricado pelo dr. inspetor.

Pagou o sêlo dêste têrmo, como das estampilhas abaixo, a importância de duzentos e setenta e seis mil e duzentos réis, devendo pagar os emolumentos, na forma do parágrafo dezoito da tabela anexa à portaria da presidência, de catorze de novembro de mil oitocentos e oitenta e quatro. E eu, Augusto Tribuzy, amanuense, o escrevi. Estavam nove estampilhas do sêlo adesivo, devidamente inutilizadas. Colares — Raimundo Antônio d'Almeida — Antônio Homem de Loureiro Siqueira. — Está conforme — A. TRIBUZY".

(88) Datada de 14 de março de 1888, pág. 40.

PROLONGAMENTO DA ESTRADA ATÉ O JAMBÚ-AÇU

CONTRATO COM O EMPREITEIRO AFONSO D'ALBUQUERQUE MARANHÃO

1890 — 1897

Quando o govêrno provincial encampou a estrada de ferro de Bragança, a extensão da ferrovia em tráfego era de 62 quilômetros, contados da estação de São Braz ao Apeú.

Daí em diante os trabalhos de prolongamento até o ponto programado, que era a cidade de Bragança, iam sofrer constantes interrupções, longos estágios, apenas justificados pelas dificuldades financeiras com que lutava o Estado para ultimá-los, de par com a natureza do terreno, hostil e inexplorado. Achou o govêrno de bom alvitre entregar a construção do prolongamento da estrada, a quem pudesse conduzir êsse empreendimento do modo mais rápido e econômico.

Com êsse propósito autorizou a execução do contrato celebrado em 27 de maio de 1895, com o major Afonso d'Albuquerque Maranhão que, precisamente três meses decorridos, deu início às obras.

Matas virgens e capoeiras extensas foram derrubadas; cortes e aterros foram feitos; casas e estações construídas; dormentes e trilhos assentados; plantas e perfis traçados. Depois êsse trabalho arrefeceu inexplicàvelmente.

E durante dois anos, quase nada foi feito.

Em princípiois de 1897, as obras de maior vulto resumiam-se no movimento de terras para o assentamento e junção das pontas dos trilhos que começavam a alcançar a ponte do rio ABACATE, e no projeto da substituição da ponte de madeira por uma de ferro sôbre o rio Jambú-Açu.

A 31 de dezembro de 1897, podia o govêrno anunciar que, nesse dia, estavam abertos ao tráfego 105 quilômetros de linha. E especificava as distâncias inter-estacionais da ferrovia, desde a estação central de Belém até o Jambú-Açu.

Não existem mais, na atualidade, a **estação de Belém** e as paradas de BATISTA CAMPOS e da antiga travessa 2 DE DEZEMBRO, hoje avenida Generalíssimo Deodoro. Mas, no percurso de SÃO BRAZ até o quilômetro 105, estavam localizadas 19 paradas e 9 estações, que eram as seguintes :

PARADAS —	Marco da Légua	9	quilômetros
	Costa e Silva	10	"
	Sousa	11	"
	Providência	15	"
	Marituba	23	"
	Santo Amaro	27	"

	Itapicurú	29	"
	1.ª Travessa	34	"
	Maguary	37	"
	3.ª Travessa	38	"
	Cupuaçú	41	"
	4.ª Travessa	42	"
	5.ª Travessa	44	"
	Serraria	62	"
	Igarapé Castanhal	72	"
	Parada 83	83	"
	Parada 86	86	"
	Colônia Marapanim	89	"
	Burgo Marapanim	90	"
ESTAÇÕES —	São Braz	6	"
	Ananindeua	20	"
	Benevides	35	"
	Santa Isabel	48	"
	Americano	59	"
	Apeú	68	"
	Castanhal	75	"
	Marapanim	91	"
	Jambú-Açu	105	"

Apenas concluído êsse prolongamento, o contratante Afonso Maranhão, requereu uma alteração no contrato, para que **"fosse fixado o prazo de SETE anos para a conclusão das obras da estrada até a cidade de Bragança e a vila de Salinas".**

O diretor da estrada, engenheiro Manuel Nina Ribeiro, referindo-se à marcha da via férrea, escrevia no seu Relatório ao govêrno, os seguintes trechos (89) :

> "No intuito de fazer-se de Bragança um grande celeiro para esta capital e de Salinas uma cidade moderna balnear, autorizou-se o prolongamento da estrada e os estudos preliminares para o seu traçado foram criteriosamente efetuados. Novos horizontes se abriram. Do APEÚ ao JAMBÚ-AÇU, foram os trilhos assentes e mais 37 quilômetros de linha abertas ao tráfego".

Estavam em uso ONZE locomotivas e, no ano seguinte ao da inauguração do trecho até Jambú-Açu, o número de viajantes tinha duplicado : de 44.115 para 96.554. A quantidade de toneladas métricas de mercadorias transportadas, passara de : 15.142 para 46.818. A receita produzida pela venda de passagens que fôra de 33:552$090 réis, elevára-se a 100:321$802 réis.

Aumento importante verificou-se no transporte de mercadorias, que de 52:570$418 réis passára a Cr$ 222:343$044 (90).

Eram resultados promissores, que a direção da estrada revelava, através das estatísticas fornecidas ao govêrno do Estado.

---

(89) Relatório datado de 1 de dezembro de 1897, pág. 3.
(90) Relatório cit., pág. 6.

CONCLUSÃO DA ESTRADA — RAMAIS DO PINHEIRO E DO PRATA

CONTRATO PEREIRA, BARBOSA & CIA.

1898 — 1908

O contrato firmado entre o empreiteiro Afonso d'Albuquerque Maranhão e o govêrno do Estado, para o prolongamento da estrada de ferro de Bragança, passou a ser explorado pelo Banco Norte do Brasil.

Do mês de dezembro de 1897, quando fiicaram concluídos os 105 quilômetros que findavam no Jambú-Açu, até dezembro de 1901, tinham sido construídos, apenas, 31 quilômetros de linhas (91), o que equivalia a 7 quilômetros por ano.

Era realmente um trabalho moroso e caro.

Tendo suprimido do contrato inicial a cláusula que obrigava a construção do ramal para Salinas, o governador Augusto Montenegro autorizou a do PINHEIRO, atual ICOARACI, que ficou sob a responsabilidade do Banco Norte do Brasil. Para a inauguração dêsse novo melhoramento, já estavam prontas a trafegar duas locomotivas para passageiros, tipo MOGUL, velocidade de 60 km. por hora; quatro carros de passageiros de 1.ª classe; quatro carros de 2.ª classe e um carro para bagagem.

Seriam realizadas quatro viagens diárias.

O ramal do PINHEIRO foi solenemente inaugurado a 7 de janeiro de 1906, tendo, em conseqüência cessado, no dia imediato, o serviço fluvial que era feito pela Companhia do Amazonas (92).

Da estação do ENTRONCAMENTO à do PINHEIRO, a extensão da linha era de 15.596 metros.

Nesse mesmo ano o govêrno anunciava que os trilhos da via-férrea tinham chegado ao quilômetro 156; mas, havia a possibilidade de em poucos dias estar aberto o tráfego ao 178, no trecho entre LIVRAMENTO e PEIXE-BOI.

Também era comunicada a conclusão da ereção das Oficinas em MARITUBA, e a da construção da vila operária, que teve início em novembro de 1905.

Era desejo do governador Augusto Montenegro, concluir a estrada, antes do término da sua administração. E para isso não poupou esforços. Estimulou os trabalhos. Justificou o seu conceito de que — **"o prolongamento e a conclusão da estrada de ferro de Bragança por si só constituiam um programa de govêrno".** E devotou-se, decididamente, a essa obra.

Ainda em fevereiro de 1905, eram iniciados os trabalhos de construção

da ligação férrea entre o Instituto do Prata e a estação de Igarapé-Açu. A extensão da linha era de 20.777 metros, e o número de dormentes necessários, para o assentamento dos trilhos, ia a 35.100. A linha telegráfica seria estendida através de 220 postes de madeira.

CONTRATO PEREIRA, BARBOSA & CIA.

Substituiu o Banco Norte do Brasil no contrato da construção do prolongamento da estrada, a firma PEREIRA, BARBOSA & CIA., que assinou a 21 de maio de 1907, com o govêrno do Estado, novas obrigações (93), e o compromisso de entregar concluída a via-férrea até Bragança, num prazo máximo de 18 meses, isto é, até o fim do ano de 1908.

Por êsse novo contrato, verificava-se que a extensão realmente entregue pronta pelo Banco Norte, fôra de 166 quilômetros, faltando, portanto, construir mais 74, que a firma Pereira, Barbosa & Cia. ia terminar.

Por quilômetro de linha "concluída, inclusive estudos, fornecimentos de materiais para superestrutura da via permanente, obras d'arte, telégrafo, edifícios, estações e mais obras classificadas nas condições e especificações", o Estado obrigava-se a pagar a importância de 50 contos de réis.

Sob a administração dos novos contratantes, os trabalhos do prolongamento da estrada, correram normalmente, de modo a ser cumprido o contrato, de que fôra o Banco Norte do Brasil o último concessionário.

Durante o tempo em que êste estabelecimento bancário, manteve os seus compromissos com o Estado, e posteriormente, na vigência do contrato com a firma Pereira, Barbosa & Cia., foram inauguradas as seguintes estações :

LIVRAMENTO — no quilômetro 141, em 9 de março de 1903.
PEIXE-BOI — no quilômetro 163, em 1.º de março de 1907.
CAPANEMA — no quilômetro 182, em 16 de novembro de 1907.
TAUARY — (parada) no quilômetro 191, em 1.º de janeiro de 1908.
QUATIPURÚ — no quilômetro 211, em 24 de fevereiro de 1908.

Os mesmos empreiteiros tomaram o encargo da execução do orçamento da estrada de ferro de BENJAMIN CONSTANT, ligando Bragança à estação de Sapucaia, numa extensão de 1.800 metros e na importância de 62:040$000 réis. Êsse ramal ficou concluído em 9 de maio de 1908.

Antes, a 3 do mesmo mês e ano, era feita a inauguração oficial da estrada entre BELÉM e a cidade de BRAGANÇA.

O primeiro trem a fazer êsse percurso, saiu da estação de SÃO BRAZ às 6 horas e 15 minutos da manhã, chegando a Bragança às 3 horas da tarde.

Ainda não estava terminada a estação, pois que faltavam chegar da Europa, os materiais metálicos encomendados. O próprio governador Augusto Montenegro, comunicava em sua MENSAGEM ao poder legislativo, que essa construção só estaria pronta para ser inaugurada, a 7 de setembro de 1908.

No comboio especial que partiu de Belém, no dia 3 de maio, seguiu a comissão construtora da estrada e diversos convidados, que iam tomar parte nos festejos da inauguração da estrada.

Pouco depois, saía o trem horário, com o mesmo destino, repleto de pas-

sageiros. A velocidade excessiva com que corria sôbre os trilhos, deu causa ao descarrilamento da locomotiva, nas cercanias de Tracuateua. Em conseqüência, foram arrancadas 17 emendas dos trilhos, numa longa distância. O acidente sofrido pela máquina do horário, obrigou o trem expresso a voltar de Bragança, ao lugar do desastre, onde auxiliou a reposição da locomotiva descarrilada, nos trilhos, dando-lhe possibilidade para continuar sua viagem até Bragança, onde chegou às 7 horas da noite.

Referindo-se à inauguração do último trecho da via férrea bragantina, o jornal "A PROVÍNCIA DO PARÁ" (94), comentou o acontecimento, dêste modo:

> "Chegaram a Bragança os trilhos da primeira via-férrea que se construiu na Amazônia.
>
> A jornada iniciada em 1883, concluiu-se em 1908. Há poucos exemplos no mundo industrial de tão vagarosa marcha na seqüência de tão curto trecho férreo. Gastou-se 25 anos para assentar menos de 300 quilômetros de trilhos".

O engenheiro Inácio Moura, que tem o seu nome ligado à construção da estrada, escreveu, no mesmo diário, êste depoimento que constitui um detalhe da história da via-férrea bragantina:

> "Fui eu um dos cinco engenheiros que iniciaram em março de 1883, do antigo largo de São Braz, hoje praça Floriano Peixoto, os primeiros trabalhos de exploração, locação e construção da estrada de ferro que ora se conclui.
>
> Tinha me formado, no ano anterior, na Escola Politécnica do Rio de Janeiro e depois de alguns meses de comissão na estrada de ferro Caruarú, em Pernambuco, vinha empregar as primícias do meu trabalho intelectual e profissional na construção da primeira estrada de ferro da minha terra natal".

Um quarto de século havia decorrido desde aquele festivo dia 23 de junho de 1883, quando foram assentados os primeiros trilhos que traduziam o início de um grande melhoramento para o Pará. Fundadas esperanças para a região, que procurava valorizar o trabalho que se iniciara com os núcleos coloniais, semeando e colhendo, cultivando e produzindo, nessa comunhão do homem e da terra, do arado e do grão.

Perspectivas radiosas para uma área extensa e desconhecida abriam-se, com a instalação das colônias, com a chegada dos agricultores europeus e brasileiros, e com os trilhos da estrada de ferro, encurtando as distâncias, facilitando o escoamento das produções e unindo os imigrantes das diferentes partes do mundo, num convívio social e fraterno.

A inauguração da estrada de ferro de Bragança, com os seus ramais, as suas obras de arte, as suas estações e paradas, numa extensão total de 293 quilômetros, era o corolário de 25 anos de trabalhos e de canseiras.

Iniciada na administração do Visconde de Maracajú, foi concluída no govêrno do dr. Augusto Montenegro.

Escreve Fernando de Azevedo, em "UM TREM CORRE PARA OESTE", que "— o fenômeno da circulação é tão constante e de tão extraordinária importância, comercial e cultural, nas sociedades humanas, que parece residir à base de todo processo de civilização".

O que se verificou no estabelecimento de milhares de imigrantes na estrada de Bragança, pessoas que procuravam novos meios de vida, melhores ambientes para o trabalho, foi a perspectiva de "— uma exploração agrícola ou industrial —", que se prenunciava promissora e duradoura.

E aí as colônias espalhadas na extensão da via-férrea de Bragança, cumpriram a sua finalidade : dando ensejo à criação de um conjunto social e econômico, sob cujas bases haviam de surgir os municípios da zona bragantina, a partir dessa época.

---

(91) "MENSAGEM dirigida em 7 de setembro de 1902, ao Congresso Legislativo do Estado, pelo dr. Augusto Montenegro, governador do Estado", página 54, "... a 29 de março de 1901, receberam-se 5 quilômetros, do quilômetro 118 ao 123, e mais tarde 13 quilômetros, do 123 ao 136... O atestado definitivo dos 13 quilômetros ùltimamente entregues tem a data de 31 de dezembro de 1901".

(92) MENSAGEM de 1906, doc. cit., página 45.

(93) CONTRATO para a construção do leito, obras d'arte, estações e assentamento da via permanente do último trecho da Estrada de Ferro de Bragança, com Pereira, Barbosa & Cia., na qualidade de empreiteiros :

CLÁUSULA 1.ª — Os srs. PEREIRA, BARBOSA & CIA., como empreiteiros obrigam-se a concluir os trabalhos que contratam, do último trecho da Estrada de Ferro de Bragança, no quilômetro cento e sessenta e seis (166), até à cidade de Bragança, com a extensão de setenta e quatro (74) quilômetros, mais ou menos, no prazo de dezoito meses (18), para a entrega definitiva ao tráfego, salvo caso de fôrça maior, independente da vontade do empreiteiro e reconhecida pelo govêrno.

CLÁUSULA 2.ª — O empreiteiro obriga-se a executar os trabalhos que contrata, de acôrdo com as condições gerais e especificações aprovadas pelo govêrno.

CLÁUSULA 3.ª — O Estado obriga-se a pagar ao empreiteiro, a quantia de cinqüenta contos de réis (50:000$000), papel, por quilômetro de ferrovia construída, inclusive estudos, fornecimento de materiais para super estrutura da via permanente, obras d'arte, telégrafos, edifícios, estações e mais obras classificadas nas condições e especificações.

CLÁUSULA 4.ª — Cada vez que o empreiteiro apresentar à recepção provisória, cinco (5) quilômetros de linha completamente construídos com as obras d'arte definitivas e via permanente assentada, de acôrdo com as especificações e o artigo terceiro (3.º) das condições gerais, o govêrno pagará à vista dos respectivos atestados do Engenheiro Fiscal, visados pelo Diretor da Estrada, a importância estipulada na cláusula terceira (3.ª). Não poderá, porém, a emprêsa entregar trechos de linha, senão em continuação aos já construídos.

CLÁUSULA 5.ª — Para garantia do fiel cumprimento do presente contrato, o empreiteiro deixará na Secretaria de Estado da Fazenda dez por cento (10%), do que tiver de receber pelos trabalhos efetuados e recebidos provisòriamente pela Administração da Estrada.

CLÁUSULA 6.ª — O Engenheiro Diretor da Estrada resolverá as dúvidas, contestações ou reclamações do empreiteiro, que versarem sôbre interpretação de cláusulas, matéria administrativa, execução, medição, fiscalização e classificação das obras e também sôbre a aplicação das especificações, anexas a êste contrato.

De suas decisões poderá o empreiteiro recorrer para o Governador do Estado, que resolverá definitivamente.

CLÁUSULA 7.ª — Uma vez tendo o empreiteiro recebido as plantas, o perfil do projeto definitivo da Estrada até Bragança, os tipos de boeiros e mais obras d'arte, os projetos das obras grandes (Pontes e Estações), poderá atacar o serviço com a máxima atividade, como convier ao desenvolvimento da execução, correndo sempre a responsabilidade pela estabilidade das obras, por conta do empreiteiro, que dará ciência ao Diretor da Estrada, da marcha do serviço atacado por meio de perfis de progresso, de acôrdo com o § 11 das instruções para a locação do projeto.

CLÁUSULA 8.ª — São os seguintes os atos do Govêrno, que dão ao empreiteiro o direito de reclamar indenização :

1) a resolução de não concluir as obras contratadas;
2) a resolução de interromper por tempo indeterminado a execução das obras;
3) a de fazer executar os trabalhos em maior prazo, sem todavia interromper a sua execução.

A indenização será por prejuizos e danos, se realizar-se a segunda ou terceira hipótese e por

prejuizos, danos e lucros cessantes, se realizar-se a primeira hipótese. Estas indenizações serão avaliadas por árbitros devidamente nomeados pelo govêrno e pela parte contratante. A indenização só poderá ser reclamada pelo empreiteiro, quando o ato do govêrno tornar-se oficial e disso tiver conhecimento o mesmo empreiteiro.

CLÁUSULA 9.ª — Todo o material, ferramenta, aparelhos e o pessoal que o empreiteiro tiver de empregar nas obras que contrata, bem assim os gêneros destinados ao armazem da empreitada, serão transportados gratuitamente pela parte em tráfego da Estrada, sem prejuizo do serviço da mesma, a juízo do Engenheiro Diretor, correndo a despesa com o carregamento e descarga por conta única do empreiteiro.

CLÁUSULA 10.ª — O Govêrno considera como serviço seu para efeito de não ficar sujeito a nenhum impôsto estadual ou municipal, o serviço dos armazens que o empreiteiro montar para o fornecimento do pessoal empregado nos trabalhos da empreitada, assim como todo o material empregado na Estrada.

CLÁUSULA 11.ª — O empreiteiro obriga-se a fazer os pagamentos ao pessoal em épocas regulares, a juízo do govêrno, que mandará efetuar êsses pagamentos por conta dêle, empreiteiro, quando êste não cumprir a obrigação imposta nesta cláusula.

CLÁUSULA 12.ª — O empreiteiro obriga-se a vender por preços razoáveis nos seus armazens os gêneros ao pessoal da empreitada, em virtude dos favores concedidos na cláusula 10.ª, correndo, porém, por sua conta as despesas com a construção dos citados armazens, inclusive as que houverem da aquisição de terrenos quando ao mesmo empreiteiro não convier estabelecer os referidos armazens na faixa da estrada.

CLÁUSULA 13.ª — Quando o govêrno julgar conveniente, mandará verificar se o empreiteiro cumpre ou não as obrigações impostas nas cláusulas 11.ª e 12.ª para o que deverá facultar os meios necessários.

CLÁUSULA 14.ª — Na ocasião da assinatura dêste contrato, o empreiteiro provará dispor de um capital de quinhentos contos de réis (500:000$000), para dar impulso aos serviços contratados, a fim de conclui-los no prazo estipulado na cláusula 1.ª.

CLÁUSULA 15.ª — Em caso da inexecução do contrato, por parte do empreiteiro e em qualquer caso de rescisão, a que êle por seus atos e omissões der lugar, perderá o mesmo empreiteiro em favor do Estado as quantias deduzidas nos pagamentos, conforme determina a cláusula 5.ª.

CLÁUSULA 16.ª — Sempre que neste contrato se falar em administração da Estrada, entende-se que a referência é feita ao Engenheiro Diretor, Engenheiro Fiscal e mais pessoal técnico, encarregado pelo Govêrno de dirigir, medir e fiscalizar as obras da empreitada.

CLÁUSULA 17.ª — O empreiteiro só transferirá êste contrato, mediante autorização prévia do Govêrno.

CLÁUSULA 18.ª — O fôro legal em que o empreiteiro deve achar-se perante o Estado é o desta capital de Belém.

Nos casos de arbitramento administrativo, para decidir quaisquer dúvidas sôbre o contrato ou interpretação das cláusulas dêste, o árbitro desempatador, não havendo acôrdo entre as partes, sôbre a escolha, será o Presidente do Superior Tribunal de Justiça do Estado.

CLÁUSULA 19.ª — O empreiteiro nomeará um Engenheiro-Chefe, de habilitações reconhecidas e de acôrdo com o Govêrno do Estado, a quem conferirá plenos poderes para resolver com a administração tudo que disser respeito às obras, sua execução, medição e classificação e o que com esta for decidido, se haverá por definitivo.

CLÁUSULA 20.ª — Fazem parte integrante dêste contrato as instruções regulamentares (Condições gerais e especificações), organizadas pelo Engenheiro Diretor da Estrada e aprovadas pelo Governador do Estado.

(94) Edição de 1.º de maio de 1908.

ALIENAÇÃO, AO GOVÊRNO FEDERAL, DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

1909 — 1936

Afirma com boa razão, o professor Fernando de Azevedo (95), que "— o trilho é ainda um extraordinário instrumento de penetração e um pioneiro do povoamento".

Foi a locomotiva, atravessando a estrada de Bragança, que levou a colonização e o progresso a essa zona agrícola e industrial do Estado. Graças ao caminho de ferro foi possível escoar para o mercado consumidor a considerável produção que as colônias davam. Cada vez que os trilhos chegavam mais perto de Bragança e se organizavam novos núcleos, ia-se acentuando o espírito colonizador. Novos imigrantes chegavam para povoar e cultivar as áreas marginais da estrada, estabelecendo pontos de partida e perspectivas para a exploração da terra e o progresso agrícola e fabril.

O acentuado desenvolvimento econômico da região, retratava-se nas rendas da Companhia da Estrada de Ferro.

Entre os anos de 1886 a 1899, a receita arrecadada foi esta :

1886	58:644$580
1887	47:272$080
1888	59:295$080
1889	76:438$715
1890	86:122$508
1891	99:807$293
1892	124:678$198
1893	154:581$577
1894	189:113$124
1895	278:641$653
1896	322:664$846
1897	402:641$344
1898	625:367$373
1899	840:243$792

Enquanto a receita subia à soma de 3.465:512$161 réis, a despesa figu-

rava, desproporcionadamente, com estas importâncias :

1886	145:142$595
1887	113:115$348
1888	132:468$379
1889	152:916$783
1890	163:359$057
1891	179:109$779
1892	207:132$609
1893	246:517$991
1894	332:220$347
1895	365:461$513
1896	430:483$764
1897	588:276$580
1898	889:402$456
1899	1.085:271$480

O total da despesa, nesse período, foi de 5.030:878$681 réis, havendo portanto um **deficit** de 1.665:366$520 réis, o que representava, em média, por ano 118:954$751 réis.

Diante, pois, da receita que não dava para cobrir a despesa, o dr. Pais de Carvalho, governador do Estado, admitiu a possibilidade do arrendamento da Estrada de Ferro de Bragança.

Estudou com aquela meticulosidade que punha nos seus atos, todos os prós e os contras da idéia que julgava providencial para manter o equilíbrio dos cofres estaduais, face aos constantes **deficits.**

E confessava :

> "Minha experiência pessoal de três anos de govêrno, tem-me arraigado ainda mais no espírito os princípios que acabo de expor : cada vez me convenço mais que o arrendamento da Estrada de Ferro de Bragança impõe-se como uma necessidade, de que o Estado não pode escapar. Estou convencido que essa estrada é de um enorme futuro por servir a uma das mais ricas e ferazes regiões do Estado : não estou longe de acreditar que ela hoje poderia não ser pesada ao orçamento, se sua administração se fundasse em outros princípios".

Os argumentos do dr. Pais de Carvalho tiveram reflexo no Congresso do Estado. Pedida a autorização para o arrendamento, obteve o governador o assentimento necessário.

Apareceram, de início, cinco propostas (96). Sem mencioná-las, nominalmente, esclareceu que ia estudá-las, para proferir, então o seu parecer.

O desenvolvimento que iam tendo os núcleos coloniais com a localização dos imigrantes europeus e nacionais, e o futuro que daí podia advir para a economia do Estado, tiveram considerável influêncai no espírito do dr. Pais de Carvalho.

Sem abandonar definitivamente a idéia do arrendamento, admitiu que êsse assunto poderia ser tratado quando a ferrovia estivesse concluída :

> "Julgo de tal importância a conclusão da estrada que pouco ou nenhum sacrifício deve ser poupado para a sua pronta terminação" (97).

E justificava o seu pensamento com estas observações :

> "A Estrada de Ferro de Bragança pertence à classe das estradas que são construídas para beneficiar e povoar terrenos desocupados, por conseqüência, onde com a estrada é preciso também criar o tráfego.
>
> Para se avaliar as vantagens que se colhem de estradas desta ordem, **não se deve olhar sòmente para o balanço da sua receita e despesa,** mas para as riquezas que ela criou nas regiões que atravessa, para a população que se fixou e prospera nas terras que a marginam, para a agricultura que ela fez nascer, enfim, para a fôrça produtiva do Estado que ela aumentou.
>
> Considerados todos êstes elementos, e contrabalançados com o que a estrada produz e consome, é incontestável que grandes benefícios nos tem ela trazido".

Não foram diferentes os conceitos emitidos pelo dr. Augusto Montenegro, no MANIFESTO que dirigiu ao povo, ao assumir o exercício do cargo de governador, em 1.º de fevereiro de 1901.

Dizia :

> "O prolongamento e a conclusão da Estrada de Ferro de Bragança por si só constituem um programa de govêrno".

Interessado pela colonização da zona bragantina, estava convencido que ali existiam — riquezas agrícolas e industriais — de grande proveito para o Estado.

Era a confissão do propósito de não se aproveitar da autorização do Congresso para o arrendamento da estrada, que tanto havia preocupado o seu antecessor.

Decidido a enfrentar as dificuldades que cada vez mais se avolumavam para a conclusão da linha ferroviária até Bragança, o dr. Montenegro encaminhou ao Congresso Legislativo do Estado (98), um projeto autorizando o governador a negociar dentro ou fora do Brasil, um empréstimo de £ 650.000, ao juro de 5%. Na justificativa que fez, o deputado Bento Miranda, usou de conceitos que bem traduziam o interêsse do govêrno na breve solução dêsse magno problema. Mas, não deixou de acentuar o dr. Miranda alguns defeitos da construção da estrada, que destinada a ligar dois centros importantes de produção e consumo, há longos anos avançava lentamente através da floresta virgem e despovoada !

Essa marcha vagarosa era a justificativa do dispêndio que os orçamentos registravam desde o início da construção da estrada.

Fôra ela bem traçada ? Estaria ou não justificando a sua finalidade ?

Em breve os povoados marginais, a constante penetração, a distribuição dos lotes agrícolas, a instalação dos colonos, a imigração dos agricultores europeus, a criação dos engenhos centrais, o plantio, a colheita, a fundação de novas cidades, a vida social e política dos municípios que surgiriam à sombra dos primeiros núcleos, iam justificar o traçado da estrada de ferro de Bragança. Tudo fôra bem feito para alcançar o objetivo visado.

Conseguiu o govêrno a eliminação da cláusula que obrigava a construção do ramal de Salinas. Em compensação foi feito o do Pinheiro, de mais viável utilidade.

Sem a preocupação do arrendamento da estrada, mas disposto a conclui-la, lançou o govêrno mão dos meios indispensáveis para êsse propósito : o empréstimo de £ 650.000.

* * *

Votando os dispositivos da Lei n. 1.929, de 8 de novembro de 1920, o Congresso Legislativo do Estado deu ao poder executivo autorização para alienar e fazer os contratos necessários à reforma do material fixo e rodante da Estrada e que satisfizessem a exigência do seu tráfego. Era governador do Estado o dr. Lauro Sodré, que sancionou a referida Lei, não chegando, todavia, a usar da autorização que o poder legislativo lhe dera, com êsse fim.

Substituiu-o no govêrno, o dr. Antonino E. de Sousa Castro que, no ano seguinte, na MENSAGEM que apresentou ao Congresso Legislativo (99), disse dos inícios dos trabalhos realizados em maio de 1921, para a encampação da ferrovia bragantina :

> "Tenho a informar-vos que em maio próximo findo foram iniciados os trabalhos de avaliação e inventário da Estrada de Ferro de Bragança, por iniciativa do Govêrno Federal, e como preliminar à operação de **encampação** autorizada pelo Congresso Federal.
>
> Como chefe da Comissão encarregada dêsses trabalhos veio o ilustre engenheiro dr. Antônio Vitorino Avila, chefe da construção do prolongamento da E. F. Central do Rio Grande do Norte, o qual teve por auxiliares os distintos engenheiros drs. Augusto Nobre Miranda e José Meira de Vasconcelos.
>
> A Comissão terminou os seus trabalhos no mês de agôsto findo, regressando imediatamente ao Rio de Janeiro, onde apresentará o seu Relatório".

A situação econômica e material da Estrada exigia do govêrno do Estado a providência que tomara.

Estando em Belém, nessa época, o dr. J. Niepce da Silva, diretor da E. F. São Luís-Terezina, teve oportunidade de percorrer a estrada de Bragança, e de transmitir as suas impressões a um jornal paraense (100). O trecho a seguir, revela que a preocupação do govêrno era, efetivamente, a de salvar a estrada de ferro, da derrocada que a aguardava :

> "A situação premente que aflige o Pará não permitiria ao seu govêrno qualquer movimento tendente a beneficiar as condições da estrada, tornadas cada vez mais precárias".

E concluía :

> "Ao que se sabe, o govêrno da União resolveu encampar a Bragança. Eis uma medida que só merece louvores e aplausos. Desafoga, em determinado grau, as aperturas críticas do pobre Estado, e ao mesmo tempo repleta de suaves esperanças o espírito dos que à margem da vetusta vereda, lhe sentem o gradativo debilitar de capacidade de transporte e já andam a recear o instante em que o tráfego poderá vir a ser suspenso, o que de resto, ainda não ocorreu, graças aos carinhos e aos cuidados que o seu atual diretor, engenheiro Cândido Santos, tão lucidamente sabe desenvolver".

Prestadas as informações ao govêrno federal, pela Comissão de engenheiros, chefiada pelo dr. Avila, ficou resolvida a aquisição da Estrada de Bragança, e o seu arrendamento ao govêrno do Pará (101).

Por sua vez o Congresso Legislativo do Estado decretava, e era logo sancionada, a Lei n. 2169, de 17 de setembro de 1923, aprovando os atos do executivo, relacionados com a alienação da Estrada e concedendo-lhe autorização para utilizar, do modo mais conveniente, as apólices recebidas por essa transação (102).

Confessava o governador Sousa Castro (103), que a encampação da E. F. de Bragança pelo govêrno federal, dera ensejo a importante alteração no contrato que regulava as obrigações do Estado concernentes à dívida externa.

Com efeito, assim era. A renda da via férrea estava gravada, esclarecia o govêrno, para garantia das dívidas externas, cujos pagamentos ascendiam a 88.088 libras esterlinas, por semestre, o que equivalia a absorção da quase "— TOTALIDADE das rendas do Estado".

Era o que o dr. Sousa Castro dizia naquele documento.

Quando ficou decidida a encampação da estrada, pela quantia de DEZESSETE MIL CONTOS DE RÉIS, foi necessário obter a anuência prévia dos credores, para que a transação pudesse ser feita.

Designou o Estado um procurador para conseguir a permissão dos banqueiros SELIGMAN BROTHERS, de Londres, o que foi feito, mediante a entrega, àquela firma de CINCO MIL CONTOS DE RÉIS, apólices federais, de juro de 5% ao ano (104).

A operação de venda foi ultimada do seguinte modo:

12.000 apólices, do valor nominal de 1:000$000, juros de 5% ao ano	12.000:000$000
Em moeda corrente, para ser aplicada na reforma da estrada	5.000:000$000
	17.000:000$000

* * *

No relato que fez sôbre a situação da E. F. de Bragança (105), o dr. Dionísio Bentes, governador do Estado, dizia que da quantia de 5.000 contos de réis, destinada à reforma da ferrovia, sòmente tinham sido recebidos 2.000 contos de réis. Assim mesmo, os trabalhos indispensáveis ao importante serviço foram iniciados, sob a direção do dr. Crespo de Castro.

A receita e despesa da Estrada, correspondente aos anos de 1909 a 1927, atingiram às seguintes importâncias, convertidas na moeda atual:

ANOS	RECEITA	DESPESA	DEFICITS	SALDOS
1909	786.816,10	1.401.206,78	614.390,67	
1910	1.010.371,40	1.587.876,05	577.504,65	
1911	1.019.852,82	2.042.075,55	1.022.222,72	
1912	861.087,17	2.152.486,88	1.291.399,73	
1913	846.144,32	1.816.327,37	970.183,05	
1914	572.022,35	1.532.214,55	960.192,20	
1915	964.851,73	1.183.010,54	218.158,81	
1916	1.387.608,40	1.346.309,28		41.299,11
1917	1.393.159,28	1.278.938,20		114.221,08
1918	1.450.582,92	1.289.266,21		161.316,71
1919	1.428.700,79	1.316.640,71		112.060,08
1920	1.387.754,89	1.225.079,84		162.675,05
1921	1.047.089,09	1.226.620,23	179.531,14	
1922	1.071.529,73	1.057.728,50		13.801,22
1923	1.259.165,20	1.096.633,34		162.531,86
1924	1.313.329,77	1.311.698,14		1.631,62
1925	1.436.082,89	1.402.786,43		33.296,46
1926	1.414.940,88	1.501.826,29	86.815,41	
1927	1.520.236,48	1.542.875,44	22.638,95	

Permitia o contrato celebrado entre os governos do Estado e da União, que a partir de 1.º de janeiro de 1937, podia aquele fazer o resgate ou promover a encampação da estrada. O preço do arrendamento da ferrovia ao Estado, foi na base de 50% da renda **líquida.**

A êste propósito esclarecia o dr. José Carneiro da Gama Malcher, as conseqüências da transação feita com o govêrno federal (106):

> "A exploração do arrendamento foi danosa ao Estado, como demonstram os **deficits** que se vieram acumulando de ano a ano com evidente sobrecarga e prejuizo para o erario do Estado.
>
> Encontrando virtualmente rescindido o contrato, com projeto na Assembléia Legislativa federal nesse sentido, tratamos de apressar **propondo** a rescisão ao govêrno federal que a aceitou..."

E, assim, passou desde junho de 1936, definitivamente para a União, a E. F. de Bragança.

Está atualmente provida de trens elétricos, de vagons de luxo, de considerável material rodante.

Estamos plenamente de acôrdo com a tese defendida pelo engenheiro Fernando de Azevedo: contra a administração oficial direta das estradas, e a favor da fórmula: — propriedade do Estado; tráfego arrendado.

Era o que defendia Pandiá Calógeras em "PROBLEMAS DE GOVÊRNO", e o que podemos verificar no exemplo da "SÃO PAULO RAILWAYS" e a "PAULISTA", geridas por particulares e que são "certamente um modêlo de organização" (107).

---

(95) Fernando de Azevedo — "UM TREM CORRE PARA O OESTE", pág. 32.

(96) "Cinco propostas foram apresentadas e sôbre elas pessôa competente e o Tesouro do Estado deram os seus respectivos pareceres" — MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado, pelo dr. Pais de Carvalho, em 5 de fevereiro de 1900, pág. 27.

(97) RELATÓRIO apresentado ao dr. Augusto Montenegro pelo dr. Pais de Carvalho ao deixar a administração, em 1.º de fevereiro de 1901, pág. 92.

(98) Apresentado na sessão de 22 de outubro de 1906.

(99) MENSAGEM apresentada em 7 de setembro de 1921, pág. 73.

(100) FOLHA DO NORTE, de 31 de agôsto de 1921.

(101) Decreto n. 15.563, de 13 de julho de 1922:

Resolve adquirir a Estrada de Ferro de Bragança, de propriedade do Estado do Pará, e da-la em arrendamento ao govêrno do Estado do Pará.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do Art. 2.º, n. VII, da Lei n. 4.230, de 31 de dezembro de 1921, resolve adquirir a Estrada de Ferro de Bragança, de propriedade do Estado do Pará, a fim de incorporá-la às linhas federais e, bem assim, dar à dita Estrada em arrendamento ao govêrno do referido Estado, na conformidade das cláusulas que com êste baixam, assinadas pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.

Rio de Janeiro, 13 de julho de 1922, 100.º da Independência e 34.º da República.

EPITÁCIO PESSOA
J. Pires do Rio
Homero Batista.

(102) Lei n. 2.169, de 17 de setembro de 1923.

Aprova os atos do Poder Executivo relativos à alienação, ao govêrno federal, da Estrada de Ferro de Bragança e confere ao mesmo Poder autorização para utilizar as apólices recebidas em pagamento da referida Estrada do modo mais conveniente.

O Congresso Legislativo do Estado do Pará decretou e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1.º — São aprovados e ratificados os atos do Poder Executivo referentes à alienação,

ao govêrno federal, da Estrada de Ferro de Bragança, realizados de acôrdo com as autorizações contidas nas Leis ns. 1.929, de 8 de novembro de 1920 e 2.067, de 14 de novembro de 1921; bem como o contrato de arrendamento da mesma Estrada, ajustado com a União como cláusula integrante da referida venda.

Art. 2.º — É reconhecida de conveniência pública a forma de pagamento do preço da venda, de que trata o Art. 1.º, conforme realizado pelo Govêrno Federal, e são pela presente lei confirmadas e aprovadas tôdas as medidas e providências tomadas pelo govêrno do Estado no recebimento e na aplicação dos encargos e necessidades da administração pública, da parte do preço da venda constituida por apólices da dívida pública nacional, inclusive gravar ou alienar os ditos títulos.

Art. 3.º — Continua o Poder Executivo, quanto ao remanescente das citadas apólices, consideradas como recurso ordinário do Tesouro, autorizado a utilizá-las do modo mais conveniente, gravando-as ou alienando-as, segundo as necessidades públicas devidamente justificadas.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições em contrário.

O Secretário Geral do Estado assim a faça executar.

Palácio do Govêrno do Estado do Pará, 17 de setembro de 1923.

SOUSA CASTRO

Arthur Pôrto".

(103) "MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado, em sessão solene de abertura da 3.ª reunião de sua 11.ª legislatura, a 7 de setembro de 1923", pág. 16.

(104) MENSAGEM cit., pág. 17 — "A todos os que o presente instrumento virem, eu, Clementino de Almeida Lisboa, advogado, domiciliado à Avenida Nazaré, 104, da cidade de Belém, capital do Estado, República dos Estados Unidos do Brasil, e representante legal do Govêrno do Estado do Pará (d'ora em diante designado neste instrumento pelo Govêrno do Estado) etc.

Considerando que o Estado do Pará é devedor de três empréstimos externos emitidos em 1901, 1907 e 1915 e que garantiu ditos empréstimos, guardada a prioridade da respectiva emissão, com a renda da Estrada de Ferro de Bragança, e visto que a soma dos **deficits** dos serviços dessa Estrada nos onze anos de 1911 a 1921, ambos inclusive, montaram a cêrca de TRÊS MIL SEISCENTOS E SESSENTA E SEIS contos de réis; e

Considerando que o Estado não dispondo de recursos próprios para reformar a dita Estrada, estimava que a despesa de CINCO mil contos de réis promoveria renda suficiente;

Considerando que por um contrato de 31 de junho de 1922, celebrado entre o Govêrno Federal dos Estados Unidos do Brasil (d'ora em diante designado por Govêrno Federal), de um lado, e o Govêrno do Estado de outro lado, estipulou-se a venda da Estrada de Ferro de Bragança ao Govêrno Federal por DEZESSETE MIL contos de réis, dos quais CINCO mil em moeda e à vista e o resto em títulos do Govêrno Federal, de juro de cinco por cento ao ano;

Considerando que, além disso foi no mesmo contrato estabelecido que os referidos cinco mil contos deviam ser aplicados, sob a fiscalização do Govêrno Federal, exclusivamente na reforma e melhoramento da sobredita Estrada, nos têrmos do mesmo contrato; atendendo que nesse contrato também foi previsto que os doze mil contos em apólices fossem destinados às dívidas atuais do Estado, o qual está obrigado a empregar nada menos do que SETE mil contos de réis dêsses títulos, na solução dos compromissos locais mais urgentes e que não podem mais ser adiados;

Considerando que o juro dos títulos restantes, no valor de cinco mil contos de réis, é quase o dôbro da renda máxima produzida pela Estrada de Ferro de Bragança, em qualquer dos sobreditos onze anos;

Considerando que pelo dito contrato foi estipulado o arrendamento pelo Govêrno Federal ao do Estado do Pará da supracitada Estrada de Ferro de Bragança, pelo prazo de trinta anos, a contar do registro dêsse contrato, com a cláusula de acôrdo para a prorrogação do prazo, mediante o pagamento de cincoenta por cento do rendimento líquido da Estrada; podendo também, de acôrdo com a cláusula 12 do referido contrato, o Govêrno Federal rescindi-lo depois de 1.º de janeiro de 1937, pagando ao Estado do Pará a indenização de VINTE E CINCO por cento da média do rendimento líquido anual, multiplicado pelo número de anos e mais o capital mencionado na cláusula 12 do contrato, que faltarem para a expiração do arrendamento, ou outra indenização de que trata dita cláusula; depois do que saibam que eu, em nome do Estado do Pará, obrigo o respectivo Govêrno às estipulações seguintes:

1.º — O Govêrno do Estado providenciará para que o Govêrno Federal, dentro de seis meses, desta data, entregue a SELIGMAN BROTHERS ou a seu representante, CINCO MIL CONTOS de réis das ditas apólices com TODO O DIREITO AOS JUROS que lhes são inherentes.

2.º — As ditas apólices ficarão em garantia depositadas no poder de SELIGMAN BROTHERS para que os respectivos juros sejam aplicados aos mencionados empréstimos, até que tais apólices sejam vendidas para satisfação dêles, guardada a prioridade de emissão dos mesmos empréstimos. SELIGMAN BROTHERS, com o prévio consentimento do Govêrno do Estado, poderão vender as sobreditas apólices no todo, ou parte, de quando em quando, às vezes e pelas formas que, no seu critério, julgarem adequadas, e aplicarão o produto da venda, de acôrdo com a cláusula 15 do Título Geral do empréstimo de 1901, em resgatar pelo modo que lhes parecer conveniente os títulos dos preditos empréstimos, na ordem de prioridade da respectiva emissão.

3.º — O Govêrno do Estado, na ocasião em que efetuar o pagamento ao Govêrno Federal dos CINCOENTA por cento da renda líquida da Estrada de Ferro de Bragança, conforme a cláusula 8.ª do contrato já mencionado, simultâneamente entregará a Seligman Brothers os outros CINCOENTA por cento, remanescente da dita renda líquida.

4.º — No caso de o Govêrno Federal rescindir o contrato, como lhe faculta a respectiva cláusula 12, a indenização nela prevista será entregue pelo Govêrno do Estado a Seligman Brothers, para ser aplicada ao serviço dos citados empréstimos, como preceitua a cláusula 2.ª do presente instrumento.

5.º — Fica estabelecido que, salvas as estipulações aqui expressamente consignadas, os títulos gerais assecuratórios dos aludidos empréstimos permanecem em seu inteiro efeito e vigor. Em testemunho, etc. Em Londres, 25 de maio de 1923 : — (a.) CLEMENTINO DE ALMEIDA LISBOA".

(105) MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado, em 7 de setembro de 1925.

(106) MENSAGEM apresentada à Assembléia Legislativa do Pará, em 16 de julho de 1936, pelo Governador do Estado, dr. José Carneiro da Gama Malcher.

(107) Fernando de Azevedo — "UM TREM CORRE PARA O OESTE", pág. 244.

QUADRO DE ALTITUDES, QUILOMETRAGEM E DISTÂNCIA ENTRE CADA ESTAÇÃO NA LINHA GERAL E RAMAIS DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Quilometragem — Estações		Dif. quilométrica (distância entre paradas)	Altitude
BELÉM	0		
Entroncamento	6		18,220
ANANINDEUA	14	8	17,590
Marituba	18	4	16,058
Itapepucú	23	5	
Canutama	26	3	34,020
Benevides	29	3	29,712
São Pedro	32	3	
Cupú-Açu	34	2	
Quarta Travessa	36	2	
Moema	38	2	35,593
JOÃO COELHO	42	4	21,543
Palma Muniz	45	3	
Nina Ribeiro	49	4	
Americano	53	4	44,832
Parada Bahia	57	4	
Itaqui	59	2	
APEÚ	62	3	13,917
Sá Pereira	66	4	
CASTANHAL	69	3	45,913
Inocencio Holanda	81	12	
ANHANGA	83	2	39,304
Augusto Montenegro	89	6	
Granja Eremita	96	7	
Jambú-Açu	104	8	20,859
Abacate	106	2	
IGARAPÉ-AÇU	112	6	39,212
Maracanã	122	10	
São Luís	129	7	47,500
Livramento	135	6	11,526
NOVA TIMBOTEUA	147	12	50,187
Experimental	149	2	46,004
Peixe Boi	157	8	11,174
Anauerá	165	8	
Vitória	169	4	
Parada Bezerra	171	2	
CAPANEMA	175	4	20,055
Santa Rosa	183	8	
Tauarí	192	9	38,123
Miraselvas	203	11	
Tracuateua	212	9	19,995
BRAGANÇA	228	16	28,900
RAMAIS			
PINHEIRO	21		
Prata	18		
Benjamin Constant	26		

MUNICIPIOS SEDIADOS NA ZONA

DA

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

ANANINDÊUA

Quilômetro 14, da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento — 8 quilômetros.
ALTITUDE : 17m590.

Pertencia, antes, ao município de Belém, cuja área patrimonial integrava. Desanexado, passou a constituir, por fôrça do Decreto-lei estadual de n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943, o município de Ananindêua, compreendendo quatro distritos, inclusive o da séde, e mais : o de Benfica, Engenho Aracy e Benevides.

DIVISÃO GEOGRÁFICA (Lei n. 63, de 31 de dezembro de 1947) :

a) Limites municipais :

1) Com o município da Vigia :
Começando na foz do rio Tauá, sobe pelo álveo dêste rio até a foz do igarapé Santo Antônio.

2) Com o município de João Coelho (ex-Santa Isabel) :
Começando na foz do igarapé Santo Antônio, no rio Tauá, segue por uma reta às nascentes do rio Aracy; dêsse ponto segue por outra reta até às nascentes do rio Guajará, afluente direito do rio Guamá, descendo pelo álveo do rio Guajará até a sua foz.

3) Com o município de Bujarú :
Começando na foz do rio Guajará, no rio Guamá, desce pelo álveo do rio Guamá até confrontar a foz do rio Samaumapara.

4) Com o município de Acará :
Começando confronte a foz do rio Samaumapara, no rio Guamá, desce pelo rio Guamá até confrontar a foz do rio Jacaréquara.

5) Com o município de Belém :
Começando no rio Guamá, confronte a foz do rio Jacaréquara, desce pelo álveo do rio Guamá até a foz do igarapé Água Preta, excluindo tôdas as ilhas do percurso que ficam para Belém; sobe pelo álveo do igarapé Água Preta até as suas nascentes, de onde alcança por uma reta as nascentes do rio ou igarapé Val-de-Cães; dêste ponto segue por outra reta até as nascentes do rio Maguary-Açu, pelo álveo do qual desce até a sua confluência com o rio Benfica até encontrar o furo Caratateua, o qual percorre até sair na baía Santo Antônio, atravessando daí para o furo do Mosqueiro ou das Marinhas, de onde segue pela Baía do Sol até a ponta norte da ilha do Mosqueiro, excluindo tôdas as ilhas do percurso.

6) Com a Baía do Sol :
Começando na ponta norte da ilha do Mosqueiro segue até a foz do rio Tauá.

b) Divisas inter-distritais :

1) Entre os distritos de Ananindêua e Benfica :
Começando na foz do rio Maguary-Açu, afluente esquerdo do rio Benfica, sobe pelo rio Benfica até as suas nascentes.
2) Entre os distritos de Benfica e Engenho Aracy :
Começando na foz do rio Arapiranga sobe pelo álveo dêste até suas nascentes.
3) Entre os distritos de Engenho Aracy e Benevides :
Começando nas nascentes do rio Aracy, alcança por uma reta as nascentes do rio Arapiranga.
4) Entre os distritos de Benevides e Benfica :
Começando nas nascentes do rio Arapiranga, alcança por uma reta as nascentes do rio Benfica.
5) Entre os distritos de Benevides e Ananindêua :
Começando nas nascentes do rio Benfica, alcança por uma reta as nascentes do rio Oribóca, desce por êste até sua foz no rio Guamá.

1 — POPULAÇÃO (108) :

Total — 13.303 habitantes, sendo :
Homens — 6.960
Mulheres — 6.343.
População dos distritos :
ANANINDÊUA : 7.743 habitantes : homens — 3.566; mulheres — 3.177
BENEVIDES : 2.055 habitantes : homens — 1.043; mulheres — 1.012
BENFICA : 2.082 habitantes : homens — 1.086; mulheres — 996
ENGENHO ARACY : 2.423 habitantes : homens — 1.265; mulheres — 1.158

2 — ÁREA PATRIMONIAL : 617 km2.

3 — POSIÇÃO : Latitude S 1° 22' 15" — Longitude W Gr. 48° 22' 00"

4 — ENSINO : Escolas públicas e particulares 3, que são : Grupo escolar, Aprendizado Agrícola D. LUÍS LAZAGNA e escola NOSSA SENHORA DA ANUNCIAÇÃO, com a frequência de 597 alunos.

5 — SISTEMA DE ILUMINAÇÃO : elétrica.

6 — COLÔNIAS AGRÍCOLAS : existem três, denominadas : CHICANO, CARMO e BENEVIDES, habitadas por 300 colonos, que se dedicam à fabricação de farinha de mandioca.

7 — PRODUÇÃO AGRÍCOLA :

Arroz com casca

Ano de	1948	quilos	1.984	no valor de Cr$	124.992,00
	1949	quilos	2.901	no valor de Cr$	226.278,00
	1950	quilos	2.599	no valor de Cr$	202.722,00

Cacau em grão

Ano de	1948	quilos	120	no valor de Cr$	1.440,00
	1949	quilos	420	no valor de Cr$	2.520,00
	1952	quilos	360	no valor de Cr$	3.924,00

Cana de açucar (tonelada)

Ano de	1948	toneladas	300	no valor de Cr$	42.000,00
	1949	toneladas	75	no valor de Cr$	11.250,00
	1950	toneladas	1.000	no valor de Cr$	90.000,00
	1952	toneladas	800	no valor de Cr$	96.000,00

Mandióca (raiz)

Ano de	1948	toneladas	2.259	no valor de Cr$	338.850,00
	1949	toneladas	2.845	no valor de Cr$	455.200,00
	1950	toneladas	3.128	no valor de Cr$	500.480,00
	1952	toneladas	3.060	no valor de Cr$	612.000,00

Milho

Ano de	1948	quilos	960	no valor de Cr$	1.344,00
	1949	quilos	1.200	no valor de Cr$	1.800,00
	1950	quilos	3.600	no valor de Cr$	4.680,00
	1952	quilos	42.000	no valor de Cr$	63.000,00

Andiroba (sementes)

Ano de	1948	quilos	1.693	no valor de Cr$	507,90
	1949	quilos	2.143	no valor de Cr$	428,00
	1952	quilos	5.777	no valor de Cr$	1.155,00

Murumurú

Ano de	1948	quilos	3.000	no valor de Cr$	900,00

Ucuúba

Ano de	1948	quilos	830	no valor de Cr$	249,00

Borracha (seringa) Hevea

Ano de	1948	quilos	4.344	no valor de Cr$	47.006,20
	1949	quilos	5.691	no valor de Cr$	55.024,10
	1950	quilos	644	no valor de Cr$	7.003,50

Madeira

Ano de	1948	Metro 3	3.898	no valor de Cr$	1.091.440,00
	1949	Metro 3	3.045	no valor de Cr$	913.500,00
	1950	Metro 3	3.501	no valor de Cr$	1.120.320,00
	1952	Metro 3	5.262	no valor de Cr$	855.395,00

Fibra uacima e outras

Ano de 1948	quilos	5.247	no valor de Cr$	27.470,40
1949	quilos	325	no valor de Cr$	1.722,50
1950	quilos	2.350	no valor de Cr$	11.530,00
1952	quilos	2.190	no valor de Cr$	13.096,00

ENGENHO DE FABRICAÇÃO DE RAPADURA

Engenho MATUPIRITEUA, no lugar Canutama, de Joaquim da Cunha Freire. Tem 3 operários.

Está intensificado no município o cultivo da pimenta do reino. Agricultores brasileiros e japoneses mantêm grandes plantações, sendo boa a expectativa de futuras colheitas.

---

(108) RECENSEAMENTO geral do Brasil — Censo demográfico (1.º de julho de 1950) I.B.G.E. — Conselho Nacional de Estatística — Serviço Nacional de Recenseamento, pág. 13.

JOÃO COELHO (ex-Santa Isabel)

Quilômetro 42, da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento — 36 quilômetros.
ALTITUDE : 21m543.

Integrou, anteriormente, a área patrimonial do município de Belém. Nos têrmos da Lei n. 646, de 6 de junho de 1899 (109), foi elevado à categoria de vila. Desmembrado do patrimônio territorial de Belém, o Decreto estadual n. 565, de 30 de dezembro de 1931, deu-lhe os predicados de município, sendo instalado solenemente a 2 de janeiro de 1932.

Extinto o município nesse mesmo ano (110), foi novamente restaurado em 1933 (111). Perdeu a primitiva denominação de SANTA ISABEL, substituida para JOÃO COELHO, em face do disposto no Decreto-lei estadual n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943.

Compreende o município de JOÃO COELHO três distritos, que são :

1 — João Coelho
2 — Americano
3 — Caraparú

DIVISAS GEOGRÁFICAS (Lei n. 63, de 31 de dezembro de 1947).

a) **Limites municipais :**

1) Com o município de Ananindêua :
Comçeando na foz do rio Guajará, afluente direito do rio Guamá, sobe por êste até as suas nascentes, daí por uma reta às nascentes do rio Aracy, seguindo por outra reta até a foz do igarapé Santo Antônio, afluente direito do rio Tauá.

2) Com o município da Vigia :
Começando na foz do rio Santo Antônio, sobe pelo álveo dêste até as suas nascentes; daí alcança por uma reta as nascentes do rio Braço Esquerdo, afluente esquerdo do rio Marapanim.

3) Com o município de Castanhal :
Começando nas nascentes do Braço Esquerdo, afluente esquerdo do rio Marapanim, segue por uma reta ao marco norte oriental do núcleo agrícola Granja América; daí segue por outra reta até o marco do Sul oriental da mesma colônia; seguindo ainda em linha reta até o marco norte oriental da colônia Ferreira Pena; dêste ponto segue por outra reta que, pas-

sando pelo marco sul do limite oriental da colônia Araripe, encontra o rio Americano, pelo qual desce até a sua confluência com o rio Apeú.

4) Com o município de Inhangapí :
Começando na confluência do rio Americano com o rio Apeú, alcança por uma reta as cabeceiras do Igarapé Jundial e desce pelo álveo dêste até a sua foz no rio Guamá.

5) Com o município de Bujarú :
Começando no rio Guamá, na foz do Igarapé Judial, desce pelo álveo do rio Guamá até a foz do rio Guajará.

b) Divisas distritais :

1) Entre os distritos de João Coelho (ex-Santa Isabel) e Caraparú :
Começando no braço do rio Maguarí, no ponto em que é cortado pela linha divisória entre os municípios de João Coêlho e Ananindêua, desce pelo dito braço até a sua foz no rio Maguarí, desce por êste até o ponto em que é cortado pela Estrada de Ferro de Bragança.

2) Entre os distritos de Caraparú e Americano :
Começando no ponto em que o rio Caraparú é cortado pela estrada de ferro de Bragança, segue por esta até ao ponto em que é cortado pelo rio Americano; desce por êste até o marco sul da colônia Araripe, limite entre os municípios de João Coêlho e Castanhal.

3) Entre os distritos de Americano e João Coêlho :
Começando no ponto em que o rio Caraparú é cortado pela Estrada de Ferro de Bragança, sobe por êste até as suas nascentes, daí alcança por uma reta a foz do igarapé Santa, afluente direito do rio Tauá, e desce por êste até a foz do Igarapé Santo Antônio.

POPULAÇÃO (112) : Total — 10.710 habitantes

sendo :	homens	5.410
	mulheres	5.300

População dos distritos :

1 — JOÃO COELHO		4.730
sendo :	homens	2.282
	mulheres	2.448
2 — AMERICANO		2.499
sendo :	homens	1.330
	mulheres	1.169
3 — CARAPARÚ		3.481
sendo :	homens	1.798
	mulheres	1.683

ÁREA PATRIMONIAL : 987 km2.
POSIÇÃO : Latitude Sul S 1° 17' 51" — Longitude : W Gr. 48° 09' 56".
SISTEMA DE ILUMINAÇÃO : elétrica, pública e domiciliar.
COLÔNIAS AGRÍCOLAS : Estão sediadas no município as seguintes : FERREIRA PENA, ARARIPE, SANTA ROSA, GRANJA AMÉRICO. Essas colônias possuem 290 lotes agrícolas, onde estão sediados 287 colonos e suas famílias.
PRODUÇÃO AGRÍCOLA :

Algodão em caroço (quilos)

Ano de 1948	quilos	718	no valor de Cr$	1.364,20
1950	quilos	825	no valor de Cr$	2.805,00
1952	quilos	10.050	no valor de Cr$	48.240,00

Arroz com casca (quilos)

Ano de 1948	quilos	456.240	no valor de Cr$	479.052,00
1949	quilos	767.100	no valor de Cr$	997.230,00
1950	quilos	564.000	no valor de Cr$	733.200,00

Cacau (quilos)

Ano de 1948	quilos	420	no valor de Cr$	5.040,00
1949	quilos	60	no valor de Cr$	360,00
1950	quilos	660	no valor de Cr$	5.148,00

Cana de açucar (toneladas)

Ano de 1948	toneladas	138	no valor de Cr$	19.320,00
1949	toneladas	400	no valor de Cr$	60.000,00
1950	toneladas	320	no valor de Cr$	28.800,00
1952	toneladas	160	no valor de Cr$	19.200,00

Mandioca (raiz)

Ano de 1948	toneladas	8.140	no valor de Cr$	1.221.000,00
1949	toneladas	5.448	no valor de Cr$	871.680,00
1950	toneladas	7.837	no valor de Cr$	1.253.920,00
1952	toneladas	5.413	no valor de Cr$	1.082.600,00

Milho (quilos)

Ano de 1948	quilos	88.380	no valor de Cr$	123.732,00
1949	quilos	124.200	no valor de Cr$	186.300,00
1950	quilos	42.840	no valor de Cr$	55.692,00
1952	quilos	180.000	no valor de Cr$	270.000,00

Andiroba (quilos)

Ano de 1948	quilos	2.566	no valor de Cr$	769,80
1950	quilos	3.003	no valor de Cr$	600,60

Murumurú (quilos)

Ano de	1948	quilos	14.828	no valor de Cr$	4.448,00
	1949	quilos	1.384	no valor de Cr$	276,80
	1950	quilos	2.654	no valor de Cr$	265,00

Borracha (seringa) Hevea (quilos)

Ano de	1948	quilos	17.733	no valor de Cr$	186.821,20
	1949	quilos	4.383	no valor de Cr$	47.161,80
	1950	quilos	13.455	no valor de Cr$	156.592,70

Coquirana (quilos)

Ano de	1950	quilos	2.000	no valor de Cr$	1.660,00

Maçaranduba (quilos)

Ano de	1950	quilos	11	no valor de Cr$	117,70

Fibra uacima e outras (quilos)

Ano de	1948	quilos	24.810	no valor de Cr$	124.731,30
	1949	quilos	11.743	no valor de Cr$	57.922,10
	1950	quilos	19.091	no valor de Cr$	93.367,10
	1952	quilos	55.094	no valor de Cr$	326.404,00

Madeira (metro 3)

Ano de	1948	metro 3	46	no valor de Cr$	12.880,00
	1949	metro 3	228	no valor de Cr$	68.400,00
	1950	metro 3	97	no valor de Cr$	31.040,00
	1952	metro 3	269	no valor de Cr$	43.117,00

ENGENHOS DE RAPADURA

Engenho SÃO PEDRO, à travessa da Aratanha, de TOICHI IKETANE & Cia. Tem 4 operários.

Engenho SÃO FELIPE, à travessa Ferreira Pena, de Felipe F. de Paula, que é o único operário.

ENSINO PRIMÁRIO — É administrado em 20 unidades escolares.

---

(109) Lei n. 646, de 6 de junho de 1899. Eleva à categoria de Vilas os povoados de Benevides, Santa Isabel, Apeú e Castanhal.

O Congresso Legislativo do Estado decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1.º — Ficam elevados à categoria de Vilas os povoados de Benevides, Santa Isabel, Apeú e Castanhal, do município da capital.

Art. 2.º — São consideradas povoações os povoados Americano e Inhangapí do mesmo município.

Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Govêrno do Estado do Pará, 6 de junho de 1899.

Dr. José Pais de Carvalho

Augusto Olímpio de Araujo e Sousa.

(110) Decreto estadual n. 600, de 28 de janeiro de 1932.

(111) Decreto n. 1.110, de 8 de dezembro de 1933.

(112) Recenseamento geral do Brasil — Censo demográfico (1.º de julho de 1950), doc. cit.

CASTANHAL

Quilômetro 69, da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento — 63 quilômetros.
ALTITUDE : 45m913.

O município de Castanhal foi criado em virtude da Lei n. 600, de 28 de janeiro de 1932. Antes fazia parte da área patrimonial do município de Belém. Foi elevado à categoria de Vila, de conformidade com a Lei n. 646, de 6 de junho de 1899, juntamente com os povoados de Benevides, Santa Isabel e Apeú. A instalação solene da Vila de Castanhal, teve lugar no dia 15 de agôsto de 1901 (113), data comemorativa da adesão do Pará à independência nacional. Do município de Castanhal foi desmembrada a área que passou a constituir o município de INHANGAPÍ, criado por fôrça do Decreto-lei estadual n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943. Essa área é de 352 km2.

Castanhal compreende apenas dois distritos, que são :

1 — Castanhal
2 — Apeú

DIVISAS GEOGRÁFICAS (114) :

a) **Limites municipais :**

1) Com o município de João Coelho :
Começando na confluência do rio Apeú com o rio Americano, sobe pelo rio Americano, até o ponto em que é alcançado pela reta que partindo do marco norte oriental da colônia Ferreira Pena, passa pelo marco sul do limite oriental da colônia Araripe, segue por esta reta até o marco norte oriental da colônia Ferreira Pena; dêste ponto segue por outra reta até o marco oriental do núcleo agrícola Granja América, seguindo ainda por outra reta até o marco norte oriental do mesmo núcleo; daí alcança por uma reta as nascentes do Braço Esquerdo, afluente do Marapanim.

2) Com o município da Vigia :
Começando nas nascentes do rio Braço Esquerdo, afluente esquerdo do Marapanim, desce pelo álveo do rio Braço Esquerdo até a foz do igarapé Piquiá, seu afluente direito.

3) Com o município de Curuçá :
Começando na foz do igarapé Piquiá, afluente do rio Braço Esquerdo do Marapanim, segue por êste Braço Esquerdo até a sua confluência com o Braço Direito.

4) Com o município de Anhanga :
Começando na confluência do Braço Direito com o Braço Esquerdo do rio Marapanim, sobe pelo Braço Direito até a foz do igarapé Caraná; daí segue por uma reta até o rio Açu, no ponto em que é cortado pela rodovia Castanhal-Igarapé-Açu, na extremidade norte da colônia Ianetama; daí segue por essa rodovia até o seu entroncamento com o ramal que vai para Timbó e Ubim; dêsse ponto segue em linha reta até o marco sul do Lazarópolis do Prata, onde passa a antiga linha telegráfica de Bragança.

5) Com o município de Igarapé-Açu :
Começando no marco sul do Lazarópolis do Prata, onde passa a antiga linha telegráfica de Bragança, segue por uma reta à extremidade norte do limite mais oriental da colônia 3 de Outubro.

6) Com o município de Guamá :
Começando na extremidade norte do limite mais oriental da colônia 3 de Outubro, continua por êsse limite até a sua extremidade sul; continua por êsse limite sul em linha reta até a extremidade sul do limite ocidental, segue por êsse limite até o seu ponto norte mais ocidental, daí continua pela normal a linha que parte da foz do rio Arajó com o rumo SW57°47', até encontrar dita linha.

7) Com o município de Inhangapí :
Começando no ponto em que a normal à linha traçada da foz do igarapé Arajó, afluente direito do rio Guamá, de rumo W57°47', cruza dita linha; segue por essa normal até encontrar o rio Inhangapí; desce pelo rio Inhangapí até a foz do seu afluente direito, igarapé Petimandeua; sobe por êste igarapé até as suas nascentes, de onde alcança por uma reta a confluência dos rios Apeú e Americano.

b) **Divisas distritais :**
Entre os distritos de Castanhal e Apeú :
Começando na foz do igarapé Macapá, afluente esquerdo do rio Apeú, sobe pelo rio Apeú até suas nascentes, de onde alcança por uma reta as nascentes do rio Braço Esquerdo de Marapanim.

POPULAÇÃO :

Total			14.261 habitantes
sendo :	homens	7.421	
	mulheres	6.840	

DISTRITOS :

1 — CASTANHAL			12.735 habitantes
sendo :	homens	6.635	
	mulheres	6.100	

2 — APEÚ — 1.526 habitantes

sendo: homens 786
mulheres 740

ÁREA PATRIMONIAL: 1.111 km2.
POSIÇÃO: Latitude S 1° 17' 46" — Longitude WGr. 47° 55' 28".
ENSINO PRIMÁRIO — É administrado no Grupo Escolar e em 1 colégio particular, estando matriculados, em ambos: 873 alunos.
SISTEMA DE ILUMINAÇÃO: Elétrica.
COLÔNIAS AGRÍCOLAS: Existem as seguintes: IRACEMA, ANTÔNIO BAENA, ANITA GARIBALDI, JOSÉ DE ALENCAR, MARAPANIM, 3 DE OUTUBRO, CASTANHAL, IANETAMA, SÃO JOÃO e CABECEIRA DO APEÚ, estas duas no distrito de Apeú. Nos lotes dêstes núcleos estão localizados 1.264 colonos com suas famílias, segundo informações prestadas pelo Departamento de Colonização do Estado.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA:

Algodão em caroço (quilos)

Ano de 1948	quilos	23.734	no valor de Cr$	45.094,60
1950	quilos	2.000	no valor de Cr$	6.800,00
1952	quilos	39.800	no valor de Cr$	191.040,00

Arroz com casca (quilos)

Ano de 1948	quilos	969.960	no valor de Cr$	1.018.458,00
1949	quilos	1.059.540	no valor de Cr$	1.377.402,00
1950	quilos	875.400	no valor de Cr$	1.138.020,00

Feijão (quilos)

Ano de 1948	quilos	3.120	no valor de Cr$	4.992,00
1950	quilos	2.040	no valor de Cr$	4.896,00
1952	quilos	6.600	no valor de Cr$	19.800,00

Mandioca (raiz)

Ano de 1948	toneladas	12.858	no valor de Cr$	1.928.700,00
1949	toneladas	7.620	no valor de Cr$	1.219.200,00
1950	toneladas	26.164	no valor de Cr$	4.186.240,00
1952	toneladas	30.050	no valor de Cr$	6.010.000,00

Milho (quilos)

Ano de 1948	quilos	198.240	no valor de Cr$	277.536,00
1949	quilos	1.066.800	no valor de Cr$	1.600.200,00
1950	quilos	715.080	no valor de Cr$	929.604,00
1952	quilos	900.000	no valor de Cr$	1.350.000,00

Borracha (seringa) Hevea

Ano de 1948	quilos	163	no valor de Cr$	1.825,20
1949	quilos	55	no valor de Cr$	633,80
1950	quilos	624	no valor de Cr$	6.900,80

Fibra uacima e outras

Ano de 1948	quilos	14.402	no valor de Cr$	72.920,80
1949	quilos	44.494	no valor de Cr$	226.755,20
1950	quilos	105.466	no valor de Cr$	536.599,30
1952	quilos	31.334	no valor de Cr$	1.828.930,00

Madeira (metros 3)

Ano de 1948	metros 3	416	no valor de Cr$	116.480,00
1949	metros 3	499	no valor de Cr$	149.700,00
1950	metros 3	518	no valor de Cr$	165.760,00
1952	metros 3	29	no valor de Cr$	11.626,00

Cana de açucar

Ano de 1948	toneladas	23	no valor de Cr$	3.220,00
1949	toneladas	20	no valor de Cr$	3.000,00
1950	toneladas	25	no valor de Cr$	2.250,00
1952	toneladas	25	no valor de Cr$	3.000,00

CLUBES RECREATIVOS E DESPORTIVOS: ASSOCIAÇÃO RECREATIVA CASTANHALENSE, fundada em 15 de agôsto de 1953, da qual é presidente o sr. Maximino Porpino Filho, e o CASTANHAL ESPORTE CLUBE, fundado em 7 de setembro de 1922, presidido pelo sr. Adalberto Morais.

FESTAS RELIGIOSAS E POPULARES: A do padroeiro do município, São José, realizada no mês de setembro; de São Francisco das Chagas, em outubro; de Nossa Senhora da Providência, em dezembro, e a de NATAL. Das festas populares destacaremos a de São João, com suas fogueiras e sortilégios e a da CHITA, também nessa quadra, levadas a efeito pela Associação Recreativa Castanhalense.

CULTOS RELIGIOSOS: Em Castanhal existem duas igrejas do culto católico e uma do culto protestante.

---

(113) Decreto n. 1.094, de 16 de julho de 1901.
(114) Lei n. 63, de 31 de dezembro de 1947.

INHANGAPÍ

Foi desmembrado da área patrimonial de Castanhal, por ter sido transformado em município, de conformidade com o Decreto-lei estadual n. 4.505, de 30 de dezembro de 1905.
Dista 71 kms., em linha reta, de Belém.

Com a categoria de povoado constituiu, por fôrça do Decreto n. 1.262, de 1.º de julho de 1905, a 11.ª circunscrição do município de Belém. Os seus limites, então, eram êstes :

"... A começar do ponto em que o rio dêste nome (Inhangapí), corta a estrada telegráfica, por uma linha até as cabeceiras do rio Caratateua, descendo por êste, margem direita até o rio Guamá e pela margem direita do Guamá descendo até o rio Jundiaí, subindo por êste, também, margem direita até às suas cabeceiras, daí por uma linha até o ponto em que o rio Americano, se lança no rio Apeú, subindo por êste até os terrenos da povoação Macapá, exclusive, daí pelos limites sul e leste do núcleo Inhangapí, pelo limite sul da légua do Banco do Norte e pelo limite sul da colônia Ianetama até encontrar a estrada telegráfica e seguindo por esta até o rio Inhangapí".

Em virtude da criação do município de Castanhal, feita nos têrmos da Lei n. 600, de 28 de janeiro de 1932, passou a constituir parte integrante do mesmo. Feita a divisão territorial judiciário-administrativa do Estado, de conformidade com o Decreto-lei estadual n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943, foi transformado em município.

São estas as suas atuais divisas geográficas (Lei n. 63, de 31 de dezembro de 1947) :

LIMITES MUNICIPAIS :

1) Com o município de João Coelho (ex-Santa Isabel) :
   Começando na foz do rio Jundiaí, sobe pelo álveo dêsse rio até as suas nascentes de onde alcança por uma reta a confluência do rio Americano com o rio Apeú.
2) Com o município de Castanhal :
   Começando na confluência do rio Apeú com o rio Americano, segue por uma reta até as nascentes do Igarapé Petimandeua, descendo por êste

até a sua foz no rio Inhangapí, pelo qual sobe até o ponto em que êsse rio é cortado pela normal tirada da extremidade norte do limite mais ocidental da colônia 3 de Outubro, sôbre a linha que liga a foz do igarapé Arajó, afluente direito do rio Guamá com o marco sul do Lazarópolis do Prata, de rumo SW 57° 47'; continua por essa normal até a sua intercessão com a linha Arajó-Prata, supra-citada.

3) Com o município do Guamá (ex-São Miguel do Guamá):
Começando no ponto em que a linha de SW 57° 47', que vai do marco do Lazarópolis do Prata à foz do igarapé Arajó ou Extremo é cortada pela normal que partindo da extremidade norte do limite mais ocidental da colônia 3 de Outubro, encontra o rio Inhangapí, segue pela citada linha Prata-Arajó até a foz do igarapé Arajó.

4) Com o município de Bujarú:
Começando na foz do igarapé Arajó no rio Guamá, desce pelo Guamá até a foz do rio Jundiaí.

É distrito único do município e têrmo do mesmo nome.

POPULAÇÃO: 4.610 habitantes

sendo: homens 2.380
mulheres 2.230

ÁREA PATRIMONIAL: 352 km2.
POSIÇÃO: Latitude S 1.° 24' 50" — Longitude W Gr. 47° 52' 40".
SISTEMA DE ILUMINAÇÃO: Elétrica.
PRODUÇÃO AGRÍCOLA:

Algodão em caroço

Ano de 1952	quilos	5.520	no valor de Cr$	26.496,00

Arroz com casca

Ano de 1948	quilos	176.460	no valor de Cr$	185.283,00
1949	quilos	306.240	no valor de Cr$	398.112,00
1950	quilos	225.840	no valor de Cr$	293.592,00

Cacau

Ano de 1948	quilos	720	no valor de Cr$	8.640,00
1952	quilos	120	no valor de Cr$	1.308,00

Feijão

Ano de 1952	quilos	1.800	no valor de Cr$	5.400,00

Mandioca (raiz)

Ano de 1948	toneladas	2.636	no valor de Cr$	395.400,00
1949	toneladas	2.326	no valor de Cr$	372.160,00
1950	toneladas	4.281	no valor de Cr$	684.960,00
1952	toneladas	2.642	no valor de Cr$	528.400,00

Milho

Ano de	1948	quilos	20.520	no valor de Cr$	28.728,00
	1949	quilos	181.440	no valor de Cr$	272.160,00
	1950	quilos	31.680	no valor de Cr$	41.184,00
	1952	quilos	90.000	no valor de Cr$	135.000,00

Murumurú

Ano de	1948	quilos	2.318	no valor de Cr$	695,40
	1949	quilos	2.947	no valor de Cr$	589,40
	1950	quilos	4.450	no valor de Cr$	445,00

Borracha (seringa) Hevea

Ano de	1948	quilos	28.923	no valor de Cr$	304.317,00
	1949	quilos	22.428	no valor de Cr$	232.526,80
	1950	quilos	9.732	no valor de Cr$	117.414,00

Fibras — malvas e outras

Ano de	1952	quilos	11.144	no valor de Cr$	61.944,00

Madeira (metros 3)

Ano de	1948	metros 3	525	no valor de Cr$	147.000,00
	1949	metros 3	637	no valor de Cr$	191.100,00
	1950	metros 3	1.009	no valor de Cr$	322.880,00
	1952	metros 3	433	no valor de Cr$	70.165,00

Pele de caetetú

Ano de	1949	quilos	5	no valor de Cr$	221,50

ANHANGA

Quilômetro 83, da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento : 77 quilômetros.
ALTITUDE : 39m304.

A Lei n. 902, de 5 de novembro de 1903, criou a povoação de ANHANGA, incorporada ao município de Belém. Passou depois a integrar a área patrimonial do município de Castanhal, até que pela Lei n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943, foi constituído em município, com um único distrito que é o da própria séde municipal.

DIVISAS GEOGRÁFICAS (115) :

a) **Limites municipais :**

1) Com o município de Curuçá :
Começando na confluência do Braço Esquerdo com o Braço Direito do Marapanim, desce pelo álveo do rio Marapanim até o lugar Mossoró.

2) Com o município de Marapanim :
Começando no lugar Mossoró, no rio Marapanim, desce pelo álveo dêste rio até a foz do rio Jambú-Açu, pelo qual entra até o igarapé Sapoquara.

3) Com o município de Igarapé-Açu :
Começando no rio Jambú-Açu, na foz do igarapé Sapoquara, sobe pelo álveo do rio Jambú-Açu até as suas nascentes, daí segue por uma reta até a extremidade oeste da linha norte do Lazarópolis do Prata, continua pelo limite ocidental do Lazarópolis do Prata, até a sua extremidade sul, ponto êste em que passa a antiga linha telegráfica de Bragança.

4) Com o município de Castanhal :
Começando no marco sul do Lazarópolis do Prata, no ponto em que passa a antiga linha telegráfica de Bragança, segue por uma reta até a bifurcação da rodovia Igarapé-Açu-Castanhal, com o ramal que vai para Timbó e Ubim; continua pela rodovia Igarapé-Açu-Castanhal até o ponto em que é cortado pelo rio Açu, afluente direito do Inhangapí, na extremidade norte oriental da colônia Ianetama, daí segue por uma reta até a foz do rio Caraná, afluente direito do Braço Direito do Marapanim, descendo pelo Braço Direito até a sua foz no Marapanim.

b) **Divisas distritais :**
Distrito único do município e têrmo do mesmo nome.

POPULAÇÃO : 6.419 habitantes

sendo : homens 3.325
mulheres 3.094

ÁREA PATRIMONIAL : 494 km2.
POSIÇÃO : Latitude S 1° 10' 10" — Longitude W Gr. 47° 47' 50".
SISTEMA DE ILUMINAÇÃO : Elétrica.
COLÔNIAS AGRÍCOLAS : GUANABARA, dividida em 86 lotes e ANHANGA com 748 lotes agrícolas, estando localizados, em ambas, 728 colonos.
PRODUÇÃO AGRÍCOLA :

Algodão em caroço

Ano de 1948	quilos	38.028	no valor de Cr$	72.253,20
1949	quilos	31.094	no valor de Cr$	80.844,40
1950	quilos	43.100	no valor de Cr$	146.540,00
1952	quilos	19.800	no valor de Cr$	95.040,00

Arroz com casca

Ano de 1948	quilos	9.854	no valor de Cr$	620.802,00
1949	quilos	7.884	no valor de Cr$	614.952,00
1950	quilos	8.857	no valor de Cr$	690.846,00

Mandioca (raïz)

Ano de 1948	toneladas	6.739	no valor de Cr$	1.010.850,00
1949	toneladas	4.022	no valor de Cr$	643.520,00
1950	toneladas	13.546	no valor de Cr$	2.167.360,00
1952	toneladas	13.320	no valor de Cr$	2.664.000,00

Milho

Ano de 1948	quilos	243.000	no valor de Cr$	340.200,00
1949	quilos	429.000	no valor de Cr$	643.500,00
1950	quilos	391.680	no valor de Cr$	509.184,00
1952	quilos	390.000	no valor de Cr$	585.000,00

Borracha (seringa) Hevea

Ano de 1948	quilos	994	no valor de Cr$	10.373,30
1949	quilos	754	no valor de Cr$	8.679,00
1950	quilos	672	no valor de Cr$	7.454,20

Fibra uacima e outras

Ano de 1948	quilos	118.251	no valor de Cr$	591.287,70
1949	quilos	40.563	no valor de Cr$	191.426,10
1950	quilos	35.242	no valor de Cr$	163.882,60
1952	quilos	102.171	no valor de Cr$	567.931,00

Madeira

Ano de 1948	metros 3	191	no valor de Cr$	53.480,00
1949	metros 3	41	no valor de Cr$	12.300,00
1950	metros 3	372	no valor de Cr$	119.040,00
1952	metros 3	393	no valor de Cr$	63.095,00

Feijão

Ano de 1952	quilos	16.800	no valor de Cr$	50.400,00

Cana de açucár

Ano de 1948	toneladas	20	no valor de Cr$	2.800,00
1949	toneladas	225	no valor de Cr$	38.250,00
1950	toneladas	300	no valor de Cr$	27.000,00
1952	toneladas	128	no valor de Cr$	15.360,00

(115) Lei n. 63, de 31 de dezembro de 1947.

IGARAPÉ-AÇU

Quilômetro 112, da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento: 106 quilômetros.
ALTITUDE: 39m212.
ALTITUDE MÁXIMA: 57m949.

Antiga séde do núcleo colonial de Jambú-Açu (116), foi constituído em município pela Lei n. 985, de 26 de outubro de 1906, que extinguiu o município de Santarém Novo e criou o de Igarapé-Açu e determinou-lhe os limites.

A instalação da nova séde municipal foi feita a 1.º de janeiro de 1907.

O Decreto estadual n. 264, de 4 de abril de 1931, alterou a denominação de Igarapé-Açu para JOÃO PESSOA, em homenagem ao governador da Paraíba. Porém, por fôrça do Decreto-lei estadual n. 2.972, de 31 de março de 1938, voltou à antiga denominação de Igarapé-Açu, que conserva até hoje.

Compõe-se de dois distritos, que são:

1 — Igarapé-Açu
2 — Caripí (ex-São Luís)

DIVISAS GEOGRÁFICAS:

a) Limites municipais:

1) Com o município de Marapanim:
Começando na foz do igarapé Sapoquara, afluente direito do rio Jambú-Açu, segue pela reta que vai da foz do igarapé Sapoquara até a foz do igarapé Mato Grosso, até o ponto em que encontra o meridiano que passa pelas nascentes do rio Cuinarana.

2) Com o município de Maracanã:
Começando no ponto em que o meridiano passa pelas nascentes do rio Cuinarana corta a linha que vai da foz do igarapé Sapoquara até a foz do igarapé Mato Grosso, segue por esta linha até a foz do igarapé Mato Grosso.

3) Com o município de Timboteua:
Começando na foz do igarapé Mato Grosso, afluente direito do rio Maracanã, sobe pelo álveo dêste até sua confluência com o rio Taciateua; sobe por êste até suas nascentes, de onde alcança por uma reta as nascentes do rio Taciateua.

4) Com o município do Guamá :
Começando nas nascentes do rio Taciateua, alcança por uma reta a extremidade norte do limite mais oriental da colônia 3 de Outubro.

5) Com o município de Castanhal :
Começando na extremidade norte do limite mais oriental da colônia 3 de Outubro, segue por uma reta até o marco sul do Lazarópolis do Prata, na antiga estrada telegráfica de Bragança.

6) Com o município de Anhanga :
Começando no marco sul do Lazarópolis do Prata, na linha telegráfica, segue pelo limite ocidental do Lazarópolis do Prata até alcançar a extremidade oeste da linha norte dêsse Lazarópolis; daí segue por uma reta às nascentes do rio Jambú-Açu, pelo qual desce até a foz do igarapé Sapoquara.

b) Divisas interdistritais :

1) Entre os distritos de Igarapé-Açu e Caripí (ex-São Luís) :
Começando na confluência dos rios Maracanã e Limão, sobe pelo álveo dêste até as suas nascentes; destas alcança por uma reta as nascentes do braço do rio Caripí; desce por êste até a sua intercessão com a reta que vai da foz do igarapé Sapucaia à foz do igarapé Mato Grosso (limite com Maracanã).

O distrito de Igarapé-Açu abrange os sub-distritos seguintes :

1 — Igarapé-Açu
2 — São Jorge do Jaboti
3 — Santa Maria.

O distrito de Caripí abrange os sub-distritos seguintes :

1 — Caripí (ex-São Luís)
2 — Pôrto Seguro.

POPULAÇÃO :

Total — 15.370 habitantes

sendo :	homens	7.857
	mulheres	7.513

DISTRITOS :

1 — IGARAPÉ-AÇU — 11.527 habitantes

sendo :	homens	5.890
	mulheres	5.637

2 — CARIPÍ — 3.843 habitantes

sendo :	homens	1.967
	mulheres	1.876

POSIÇÃO: Latitude S 1° 07' 41" — Longitude W Gr. 47° 37' 15".
SISTEMA DE ILUMINAÇÃO: Elétrica.
COLÔNIAS AGRÍCOLAS: JAMBÚ-AÇU, com 772 lotes agrícolas; SÃO LUÍS, com 452 lotes agrícolas; IGARAPÉ-AÇU, com 396 lotes agrícolas; SANTO ANTÔNIO DO PRATA, com 488 lotes agrícolas. O número de colonos localizados nesses núcleos é de 1.717, segundo Registro no Departamento de Colonização da Secretaria de Estado de Produção.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA:

Algodão em caroço

Ano de 1948	quilos	251.042	no valor de Cr$	476.979,80
1949	quilos	55.347	no valor de Cr$	143.902,20
1950	quilos	125.055	no valor de Cr$	425.187,00
1952	quilos	180.500	no valor de Cr$	866.400,00

Arroz com casca

Ano de 1948	quilos	951.840	no valor de Cr$	999.432,00
1949	quilos	1.073.820	no valor de Cr$	1.395.966,00
1950	quilos	883.140	no valor de Cr$	1.148.082,00

Cacau

Ano de 1948	quilos	720	no valor de Cr$	8.640,00

Cana de açucar

Ano de 1948	toneladas	980	no valor de Cr$	137.200,00
1949	toneladas	1.250	no valor de Cr$	187.500,00
1950	toneladas	800	no valor de Cr$	72.000,00
1952	toneladas	390	no valor de Cr$	46.800,00

Feijão

Ano de 1948	quilos	34.260	no valor de Cr$	54.816,00
1949	quilos	37.680	no valor de Cr$	75.360,00
1950	quilos	36.000	no valor de Cr$	86.400,00
1952	quilos	90.000	no valor de Cr$	270.000,00

Mandioca (raiz)

Ano de 1948	toneladas	8.553	no valor de Cr$	1.282.950,00
1949	toneladas	5.928	no valor de Cr$	948.480,00
1950	toneladas	16.992	no valor de Cr$	2.718.720,00
1952	toneladas	17.700	no valor de Cr$	3.540.000,00

Milho

Ano de 1948	quilos	708.900	no valor de Cr$	992.460,00
1949	quilos	780.000	no valor de Cr$	1.170.000,00
1950	quilos	1.068.420	no valor de Cr$	1.388.946,00
1952	quilos	1.320.000	no valor de Cr$	1.980.000,00

Borracha (seringa) Hevea

Ano de	1948	quilos	44	no valor de Cr$	528,00
	1950	quilos	95	no valor de Cr$	1.506,50

Fibra uacima e outras

Ano de	1948	quilos	151.409	no valor de Cr$	760.194,40
	1949	quilos	129.265	no valor de Cr$	768.233,30
	1950	quilos	216.281	no valor de Cr$	1.056.152,90
	1952	quilos	531.657	no valor de Cr$	3.010.662,00

Pele de caetetú

Ano de	1948	quilos	10	no valor de Cr$	539,00

Pele de veado

Ano de	1948	quilos	10	no valor de Cr$	239,00

Fumo

Ano de	1952	quilos	10.500	no valor de Cr$	147.000,00

ENGENHOS DE FABRICAÇÃO DE AGUARDENTE

ENGENHO SÃO FRANCISCO, na Fazenda São Francisco, de Benigno R. Lousada.
ÁREA PATRIMONIAL : 741 km2.

---

(116) "Delimitação inter-municipal do Estado do Grão-Pará" — Palma Muniz, página 277.

NOVA-TIMBOTEUA

Quilômetro 147 da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento: 141 quilômetros.
ALTITUDE: 50m187.

Pertencia à área patrimonial do município de Santarém-Novo, depois município de Igarapé-Açu.

A instalação da povoação de TIMBOTEUA foi feita a 1.º de dezembro de 1895, de acôrdo com o disposto no Decreto n. 138, de 24 de outubro daquele ano.

Procedida a divisão territorial do Estado, em conseqüência do Decreto-lei n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943, foi criado o município de NOVA TIMBOTEUA, com os seguintes distritos:

1 — Nova Timboteua
2 — Peixe-Boi
3 — Timboteua

DIVISAS GEOGRÁFICAS:

a) **Limites municipais:**

1) Com o município de Igarapé-Açu:
Começando nas nascentes do rio Taciateua, alcança por uma reta as nascentes do seu afluente esquerdo, riozinho de Cintra, desce por êste rio até a sua foz no rio Taciateua; continua por êste até a sua confluência com o rio Maracanã; desce pelo rio Maracanã, até a foz do igarapé Mato Grosso.

2) Com o município de Maracanã:
Começando na foz do igarapé Mato Grosso, afluente esquerdo do rio Maracanã, segue por uma reta até o quilômetro 25 da linha telegráfica Capanema-Salinas.

3) Com o município de Capanema:
Começando no quilômetro 25 da linha telegráfica Capanema-Salinas, segue por esta linha até encontrar o rio Jaburú, de onde alcança por uma reta a confluência do rio Capanema com o rio Urucurí, subindo pelo álveo do rio Capanema até as suas nascentes.

4) Com o município de Guamá:
Começando nas nascentes do rio Capanema, segue por uma reta até as nascentes do rio Taciateua.

b) **Divisas interdistritais :**

1) Entre os distritos de Nova Timboteua e Peixe-Boi :
Começando nas nascentes do rio Taciateua, alcança por uma reta as nascentes do rio Timboteua e desce por êste até a sua confluência com o rio Peixe-Boi.

2) Entre os distritos de Peixe-Boi e Timboteua :
Começando na confluência dos rios Timboteua e Peixe-Boi, sobe por êste último rio até a foz do rio Urucurí, continuando por êste até a sua foz no rio Capanema.

3) Entre os distritos de Timboteua e Nova Timboteua :
Começando na interseção da Estrada de Ferro de Bragança com o rio Maracanã, segue por uma reta até a confluência dos rios Timboteua e Peixe-Boi.

O distrito de Nova Timboteua abrange os subdistritos seguintes :

1 — Nova Timboteua
2 — Taciateua

POPULAÇÃO : Total 14.801 habitantes

sendo : homens 7.550
mulheres 7.251

DISTRITOS :

1 — NOVA TIMBOTEUA 5.837 habitantes

sendo : homens 2.959
mulheres 2.878

2 — PEIXE-BOI 5.643 habitantes

sendo : homens 2.863
mulheres 2.780

3 — TIMBOTEUA 3.321 habitantes

sendo : homens 1.728
mulheres 1.593

ÁREA PATRIMONIAL : 802 km2.
POSIÇÃO : Latitude S 1° 11' 50" — Longitude W Gr. 47° 19' 50".

PRODUÇÃO AGRÍCOLA :

Algodão em caroço

Ano de 1948	quilos	220.161	no valor de Cr$	418.305,90
1949	quilos	107.109	no valor de Cr$	278.483,40
1950	quilos	155.802	no valor de Cr$	529.726,80
1952	quilos	219.300	no valor de Cr$	1.052.640,00

Arroz com casca

Ano de 1948	quilos	1.373.520	no valor de Cr$	1.442.196,00
1949	quilos	1.523.100	no valor de Cr$	1.980.030,00
1950	quilos	905.280	no valor de Cr$	1.176.864,00

Cana de açucar

Ano de 1948	toneladas	123	no valor de Cr$	17.220,00
1949	toneladas	300	no valor de Cr$	45.000,00
1950	toneladas	1.000	no valor de Cr$	90.000,00
1952	toneladas	762	no valor de Cr$	91.440,00

Feijão

Ano de 1948	quilos	71.280	no valor de Cr$	114.048,00
1949	quilos	78.360	no valor de Cr$	156.720,00
1950	quilos	126.000	no valor de Cr$	302.400,00
1952	quilos	162.000	no valor de Cr$	486.000,00

Fumo

Ano de 1948	quilos	12.750	no valor de Cr$	140.250,00
1949	quilos	15.000	no valor de Cr$	165.000,00
1950	quilos	18.000	no valor de Cr$	216.000,00
1952	quilos	22.200	no valor de Cr$	310.800,00

Mandioca (raiz)

Ano de 1948	toneladas	5.481	no valor de Cr$	822.150,00
1949	toneladas	5.343	no valor de Cr$	854.880,00
1950	toneladas	8.483	no valor de Cr$	1.357.280,00
1952	toneladas	6.443	no valor de Cr$	1.288.600,00

Milho

Ano de 1948	quilos	784.980	no valor de Cr$	1.098.972,00
1949	quilos	444.840	no valor de Cr$	667.260,00
1950	quilos	1.093.440	no valor de Cr$	1.421.472,00
1952	quilos	1.080.000	no valor de Cr$	1.620.000,00

Borracha (seringa) Hevea

Ano de 1948	quilos	171	no valor de Cr$	1.903,80
1949	quilos	43	no valor de Cr$	484,80

Fibra uacima e outras

Ano de 1948	quilos	347.884	no valor de Cr$	1.800.624,00
1949	quilos	365.966	no valor de Cr$	2.889.771,80
1950	quilos	512.578	no valor de Cr$	2.695.379,50
1952	quilos	1.020.108	no valor de Cr$	6.004.563,00

Madeira

Ano de 1948	metros 3	5	no valor de Cr$	1.400,00
1950	metros 3	35	no valor de Cr$	11.200,00
1952	metros 3	16	no valor de Cr$	3.848,00

Pele de veado

Ano de 1948	quilos	48	no valor de Cr$	1.147,20

ENGENHOS DE CACHAÇA E RAPADURA

SÃO JOÃO, na colônia, margem do rio Peixe-Boi, de A. Henrique, que é o proprietário e único operário do Engenho.

SÃO JOSÉ, no quilômetro 168, de Crispim Fernandes da Silva. Tem dois operários.

SANTO ANTÔNIO, na colônia, margem do rio Peixe-Boi, de Raimundo Rodrigues & Irmão, com um operário.

ENGENHOS DE RAPADURA

SÃO JOSÉ, na colônia, travessa Jutaí, de Manuel T. Bezerra, com três operários.

SÃO MIGUEL, na colônia, travessa Jutaí, de Antônio Miguel da Silva.

SANTA RITA, na colônia, travessa Cedro, de Lourenço Charlet de Queiroz, com quatro operários.

SÃO JOÃO, na colônia, travessa Jutaí, de João Joaquim de Sousa, com três operários.

SÃO FRANCISCO, na colônia, travessa Samaúma, de Inácio Tavares, com três operários.

ÁREA PATRIMONIAL: 802 km2.

POSIÇÃO: Latitude S 1° 11' 50" — Longitude W Gr. 47° 19' 50".

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO: Elétrica.

COLÖNIAS AGRÍCOLAS: Estação de Beneficiamento Agrícola; lotes agrícolas, 650; número de colonos registrados: 569.

CAPANEMA

Quilômetro 175, da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento: 169 quilômetros.
ALTITUDE: 20m055.

O atual município de Capanema tem as suas origens nas terras patrimoniais do extinto município de Quatipurú, que até o ano de 1879, era parte integrante do de Bragança.

Elucida Palma Muniz (117), que a instalação do município de Quatipurú — "teve lugar às 10 horas da manhã de 1.º de julho de 1883". Feita com solenidade, com a presença dos representantes da Câmara Municipal de Bragança, que exibiram na ocasião, o Ato Oficial firmado pelo presidente da Província, dispondo sôbre a criação do novo município paraense.

Até o ano de 1900, gozou dessas prerrogativas. Foi extinto pela Lei n. 729, de abril daquele ano, sendo o seu território anexado, novamente, ao município de Bragança (118).

Dois anos mais tarde, em conseqüência da Lei n. 823, de 24 de outubro de 1902, "— foi solenemente reinstalado em 7 de dezembro do mesmo ano".

Esteve a séde municipal na povoação de Miraselvas (119), e na vila de Capanema, cujo distrito foi criado pela Lei municipal de 7 de dezembro de 1902.

Passou Capanema a denominar-se SIQUEIRA CAMPOS, por fôrça do Decreto estadual n. 68, de 27 de dezembro de 1930; porém, no ano de 1938, o Decreto n. 2.972, de 31 de março, restaurou a sua primitiva denominação, com que figurou na divisão territorial do Estado, feita de conformidade com o Decreto n. 4.505, de 30 de dezembro de 1943.

Compõe-se o município de Capanema dos seguintes distritos:

1 — Capanema
2 — Miraselvas
3 — Primavera
4 — Quatipurú
5 — Tauarí

DIVISAS GEOGRÁFICAS:

a) Limites municipais:

1) Com o município de Salinópolis (ex-Salinas):
Começando nas nascentes do rio Japerica, desce pelo álveo dêste rio até a sua foz no oceano Atlântico.

2) Com o oceano Atlântico :
Começando na foz do rio Japerica, no oceano Atlântico, segue pela costa até a foz do rio Quatipurú, abrangendo as ilhas do percurso.

3) Com o município de Bragança :
Começando na foz do rio Quatipurú, no oceano Atlântico, sobe pelo álveo dêsse rio até a confluência com o rio Açaiteua, de onde segue subindo pelo álveo do rio Açaiteua até as suas nascentes; dêste ponto alcança por uma reta as nascentes do rio Caeté.

4) Com o município do Guamá :
Começando nas nascentes do rio Caeté, alcança por uma reta as nascentes do rio Capanema.

5) Com o município de Nova Timboteua :
Começando nas nascentes do rio Capanema, desce pelo álveo dêste rio até a sua confluência com o rio Urucurí; dêste ponto segue por uma linha reta até o ponto em que a linha telegráfica Capanema-Salinópolis corta o rio Jaburú; daí segue pela linha telegráfica até o quilômetro 25.

6) Com o município de Maracanã :
Começando no Klm. 25, da linha telegráfica Capanema-Salinópolis, segue por uma reta até as nascentes do rio Japerica.

b) Divisas interdistritais :

1) Entre os distritos de Capanema e Primavera :
Começando na intercessão do rio Jaburú com o ramal telegráfico Capanema-Salinópolis, sobe pelo referido Jaburú até as suas nascentes, continua por uma reta até as cabeceiras do rio Paca, subafluente do rio Japerica.

2) Entre os distritos de Primavera e Quatipurú :
Começando nas nascentes do rio Paca, desce por êste até a sua foz no rio Japerica.

3) Entre os distritos de Quatipurú e Capanema :
Começando nas cabeceiras do rio Paca, segue por uma reta até as cabeceiras do rio denominado Vala do Basílio, afluente esquerdo do rio Quatipurú.

4) Entre os distritos de Capanema e Tauarí :
Começando nas cabeceiras do rio Vala do Basílio, segue por uma reta até a foz do igarapé-açu, no lago do Segredo, continua pelo álveo do referido igarapé-açu, até as suas nascentes, e destas por uma reta alcança as cabeceiras do rio Braço Grande do Açaiteua; desce pelo Braço Grande até a sua confluência com o rio Açaiteua.

5) Entre os distritos de Tauarí e Miraselvas :
Começando nas cabeceiras do rio Vala do Basílio, segue por uma reta até as nascentes do igarapé São Domingos, afluente esquerdo do rio Açaiteua; desce pelo referido São Domingos até a sua foz.

6) Entre Miraselvas e Quatipurú :
Começando nas cabeceiras do rio Vala do Basílio, segue pelo álveo até a sua foz no rio Quatipurú.

POPULAÇÃO (120) :

	Total		27.480 habitantes
sendo :	homens	13.860	
	mulheres	13.620	

DISTRITOS :

1 — CAPANEMA :	Total		13.110 habitantes
sendo :	homens	6.570	
	mulheres	6.540	
2 — MIRASELVAS :	Total		2.313 habitantes
sendo :	homens	1.138	
	mulheres	1.157	
3 — PRIMAVERA :	Total		4.315 habitantes
sendo :	homens	2.246	
	mulheres	2.069	
4 — QUATIPURÚ :	Total		4.920 habitantes
sendo :	homens	2.495	
	mulheres	2.425	
5 — TAUARÍ :	Total		2.822 habitantes
sendo :	homens	1.411	
	mulheres	1.411	

ÁREA PATRIMONIAL : 1.969 km2.

POSIÇÃO : Latitude S 1° 11' 33" — Longitude W Gr. 47° 10' 38".

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO : Elétrica.

COLÔNIAS AGRÍCOLAS : PEDRO TEIXEIRA, com 1.085 lotes agrícolas e TENTUGAL com 849 lotes agrícolas, estando localizados nesses núcleos 1.674 colonos.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA :

Algodão em caroço

Ano de	1948	quilos	359.415	no valor de Cr$	682.888,50
	1949	quilos	177.359	no valor de Cr$	461.133,40
	1950	quilos	403.027	no valor de Cr$	1.370.291,80
	1952	quilos	279.000	no valor de Cr$	1.339.200,00

Arroz com casca

Ano de	1948	quilos	1.790.580	no valor de Cr$	1.880.109,00
	1949	quilos	1.542.540	no valor de Cr$	2.005.302,00
	1950	quilos	1.619.500	no valor de Cr$	1.975.350,00

Cana de açucar

Ano de	1948	toneladas	245	no valor de Cr$	34.300,00
	1949	toneladas	538	no valor de Cr$	80.700,00
	1950	toneladas	550	no valor de Cr$	49.500,00
	1952	toneladas	671	no valor de Cr$	80.520,00

Feijão

Ano de	1948	quilos	100.800	no valor de Cr$	162.144,00
	1949	quilos	78.000	no valor de Cr$	156.000,00
	1950	quilos	180.000	no valor de Cr$	432.000,00
	1952	quilos	174.000	no valor de Cr$	522.000,00

Fumo

Ano de	1948	quilos	137.048	no valor de Cr$	1.644.576,00
	1949	quilos	155.238	no valor de Cr$	1.855.956,00
	1950	quilos	198.000	no valor de Cr$	2.633.400,00
	1952	quilos	90.000	no valor de Cr$	1.260.000,00

Mandioca (raiz)

Ano de	1948	toneladas	6.272	no valor de Cr$	940.800,00
	1949	toneladas	6.537	no valor de Cr$	1.045.920,00
	1950	toneladas	7.802	no valor de Cr$	1.248.320,00
	1952	toneladas	8.115	no valor de Cr$	1.623.000,00

Peles de caetetú

Ano de	1948	quilos	1	no valor de Cr$	53,90
	1949	quilos	6	no valor de Cr$	265,80

Pele de veado (120 a)

Ano de	1948	quilos	8	no valor de Cr$	191,20

Milho

Ano de	1948	quilos	351.480	no valor de Cr$	492.072,00
	1949	quilos	136.920	no valor de Cr$	205.380,00
	1950	quilos	450.960	no valor de Cr$	586.248,00
	1952	quilos	300.000	no valor de Cr$	450.000,00

Babaçú

Ano de 1948	quilos	7.380	no valor de Cr$	25.830,00
1949	quilos	4.963	no valor de Cr$	7.444,50
1950	quilos	3.980	no valor de Cr$	5.970,00
1952	quilos	600	no valor de Cr$	906,00

Fibras uacima e outras

Ano de 1948	quilos	1.001.658	no valor de Cr$	5.243.432,10
1949	quilos	1.481.441	no valor de Cr$	7.730.298,70
1950	quilos	1.516.887	no valor de Cr$	8.230.771,80
1952	quilos	3.011.735	no valor de Cr$	17.606.519,00

Madeira

Ano de 1948	metros 3	51	no valor de Cr$	14.280,00

ENGENHO DE FABRICAÇÃO DE AGUARDENTE

Engenho MALACACHETA situado no lugar Malacacheta-Tauarí, de propriedade de Tomoitsu Watanabe.

---

(117) "Delimitação inter-municipal do Estado do Grão-Pará" — Volume IX dos Anais da Biblioteca e Arquivo Público do Estado, página 645.

(118) Ob. cit., pág. 647.

(119) Lei municipal n. 13, de 15 de setembro de 1908; Lei estadual n. 1.052, de 28 de outubro de 1908.

(120) Censo demográfico — ESTADO DO PARÁ — Recenseamento geral de 1950 — I.B.G.E. 1952, pág. 13.

(120-A) Juntamos no mapa da produção agrícola dos municípios da zona bragantina, as peles de animais silvestres, apenas para efeito de estatística.

BRAGANÇA

Quilômetro 228 da Estrada de Ferro de Bragança. Distância da Estação do Entroncamento: 222 quilômetros.
ALTITUDE: 28m900.

Seis anos decorridas da fundação de Belém, por Francisco Caldeira de Castelo Branco, estando Portugal sob o domínio da Espanha, concedeu o Rei Felipe III, por Carta de 9 de fevereiro de 1622, ao Governador geral do Brasil, Gaspar de Sousa, a capitania do Gurupi, que se prolongava do Turiassú ao Caeté, "— com 20 léguas de fundos para o sertão".

De Gaspar de Sousa passou a doação régia para o seu filho Álvaro de Sousa. Francisco Coelho de Carvalho, Governador e capitão general do Estado do Maranhão, concedeu a seu filho Feliciano Coelho de Carvalho (121), a mesma capitania, o que motivou uma reclamação de Álvaro de Sousa à côrte de Madrí, que confirmou a doação régia ao reclamante.

Assim foram fincados os primeiros marcos da colonização, e fundado o povoado do SOUSA do Caeté, à margem direita do rio de igual nome (122).

A atual cidade de Bragança foi ereta na margem esquerda do Caeté, onde teria existido, segundo os cronistas da época, uma aldeia dos indios Tupinambás. Coube a Francisco Xavier de Mendonça Furtado, Governador e capitão general do Grão Pará, criar e dar denominação ao povoado.

A História de Bragança é movimentada e interessante, cabendo-lhe capítulos de intensa vibração cívica, no conjunto da história do Pará. Está intimamente ligada às páginas iniciais da colonização portuguêsa, o que equivale dizer aos primórdios da conquista e da penetração da Amazônia, pelos infantes e missionários da Espanha e de Portugal. Em todos os momentos da intensa e agitada vida política paraense, Bragança esteve presente.

Assim é a sua história, escrita através dos séculos, desde o primitivo marco de civilização fincado por Álvaro de Sousa à margem do Caeté, em terras da capitania, aos dias presentes.

A Resolução n. 252, de 2 de outubro de 1854 (123), sancionada pelo presidente da Província, o conselheiro Sebastião do Rego Barros, elevou a categoria de cidade a antiga Vila de Bragança.

Êsse o relevante acontecimento histórico, cujo centenário os bragantinos festejam no corrente ano.

DIVISAS GEOGRÁFICAS :

a) Limites municipais :

1) Com o município de Ourém :
Começando nas nascentes do rio Curí, afluente direito do rio Caeté, desce pelo álveo dêsse rio até a sua foz no rio Caeté; continuando por êste rio até as suas nascentes.

2) Com o município de Capanema :
Começando nas nascentes do rio Caeté, segue em linha reta até as cabeceiras do rio Açaiteua, afluente esquerdo do rio Quatipurú, desce pelo álveo do rio Açaiteua até a sua foz no rio Quatipurú, pelo qual desce até a sua foz no oceano Atlântico.

3) Com o oceano Atlântico :
Começando na foz do rio Quatipurú, segue pela costa, incluindo as ilhas do percurso até a baía do Chuna.

4) Com o município de Vizeu :
Começando na baía do Chuna, segue até a foz do rio Embaranunga; sobe pelo álveo dêste rio até as suas nascentes, de onde alcança por uma reta as nascentes do rio Curuí, afluente direito do rio Caeté.

b) Divisas interdistritais :

1) Entre os distritos de Bragança e Caratateua :
Começando no aceano Atlântico, na foz do rio Caeté, sobe por êste até o lugar Sapucaia.

2) Entre os distritos de Bragança e Tijóca (ex-Benjamin Constant) :
Começando no rio Caeté, no lugar Sapucaia, sobe pelo álveo do rio Caeté até a foz do rio Cipó Apará, seu afluente.

3) Entre os distritos de Bragança e Almôço :
Começando na foz do rio Cipó-Apará, sobe por êste até as suas nascentes.

4) Entre os distritos de Bragança e Tracuateua :
Começando nas nascentes do rio Cipó-Apará, alcança por uma reta as nascentes do rio Managiteua; desce pelo álveo dêste até a sua foz no oceano Atlântico.

5) Entre os distritos de Tracuateua e Piabas :
Começando na confluência do rio Açaiteua com o rio Quatipurú, segue por êste até as suas nascentes.

6) Entre os distritos de Piabas e Almôço :
Começando nas nascentes do rio Quatipurú, alcança por uma reta as nascentes do rio Anauerá; desce por êste até a sua foz no rio Caeté.

7) Entre Almôço e Nova Mocajuba :
Começando na foz do rio Anauerá, no rio Caeté, desce pelo rio Caeté, até a foz do Genipaú-açu.

8) Entre os distritos de Nova Mocajuba e Tijóca (ex-Benjamin Constant) :
Começando na foz do Genipaú-açu, sobe por êste até as suas nascentes.

9) Entre os distritos de Nova Mocajuba e Emboraí :
Começando nas nascentes do Genipaú-açu, alcança por uma reta o ponto em que o rio Peritoró é cortado pela linha que vai das nascentes do rio Curuí às nascentes do rio Emboranunga (limites com o município de Vizeu).

10) Entre os distritos de Tracuateua e Tijóca :
Começando nas nascentes do rio Cipó-apará, alcança por uma reta as nascentes do rio Quatipurú.

11) Entre os distritos de Almôço e Tijóca :
Começando na foz do rio Genipaú-açu, afluente do rio Caeté, desce pelo Caeté até a foz do rio Cipó-apará.

12) Entre os distritos de Tijóca e Caratateua :
Começando no lugar Sapucaia, continua pelo ramal Benjamin Constant, da Estrada de Ferro de Bragança, até o ponto em que êste é cortado pela antiga linha do Telégrafo Nacional (trecho Bragança-Urumajó).

13) Entre os distritos de Caratateua e Urumajó :
Começando no oceano Atlântico na foz do rio Engenho, sobe por êste rio até suas nascentes e daí alcança por uma reta o ponto de intercessão do ramal Benjamin Constant com a antiga linha telegráfica (trecho Bragança-Urumajó).

14) Entre os distritos de Urumajó e Tijóca :
Começando no ponto de interseção do ramal Benjamin Constant (Estrada de Ferro de Bragança), com a antiga linha do Telégrafo Nacional, segue por esta linha até o ponto em que ela entra no rio Urumajó.

15) Entre os distritos de Tijóca e Emboraí :
Começando no ponto em que a linha do Telégrafo Nacional corta o rio Urumajó sobe por êste rio até suas nascentes, onde alcança por uma reta as nascentes do rio Genipaú-açu.

16) Entre os distritos de Emboraí e Urumajó :
Começando no oceano Atlântico sobe por êste rio até suas nascentes, de onde alcança por uma reta o ponto em que a antiga linha do Telégrafo Nacional corta o rio Urumajó.

17) Entre os distritos de Emboraí e Itapixuna (ex-Recife) :
Começando na baía de Emboraí, na foz do rio Peroba, sobe por êste até suas nascentes e daí vai alcançar por uma reta as nascentes do rio Emboranunga (123).

POPULAÇÃO :

	Total	57.888 habitantes (124)
sendo :	homens	29.379
	mulheres	28.491

DISTRITOS :

1 — BRAGANÇA :	Total	15.110 habitantes
sendo :	homens	7.388
	mulheres	7.722

2 – ALMÔÇO :	Total		1.961 habitantes
sendo :	homens	1.013	
	mulheres	948	
3 – CARATATEUA :	Total		4.787 habitantes
sendo :	homens	2.389	
	mulheres	2.398	
4 – EMBORAÍ :	Total		5.917 habitantes
sendo :	homens	3.123	
	mulheres	2.794	
5 – ITAPIXUNA :	Total		2.580 habitantes
sendo :	homens	1.363	
	mulheres	1.217	
6 – NOVA-MOCAJUBA :	Total		3.321 habitantes
sendo :	homens	1.724	
	mulheres	1.597	
7 – PIABAS :	Total		2.403 habitantes
sendo :	homens	1.235	
	mulheres	1.168	
8 – TIJÓCA :	Total		5.928 habitantes
sendo :	homens	3.026	
	mulheres	2.902	
9 – TRACUATEUA :	Total		11.404 habitantes
sendo :	homens	5.860	
	mulheres	5.544	
10 – URUMAJÓ :	Total		4.477 habitantes
sendo :	homens	2.276	
	mulheres	2.201	

ÁREA PATRIMONIAL : 4.302 km2.
POSIÇÃO : Latitude S 1° 03' 17" – Longitude W Gr. 46° 54' 55".

SISTEMA DE ILUMINAÇÃO: Elétrica.

COLÔNIAS AGRÍCOLAS: BENJAMIN CONSTANT, contendo 916 lotes agrícolas, onde trabalham 946 colonos, devidamente registrados; AUGUSTO MONTE-NEGRO, onde estão demarcados 511 lotes agrícolas, sendo de 468 o número de colonos localizados.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA:

Algodão em caroço

Ano de 1948	quilos	286.424	no valor de Cr$	544.205,60
1949	quilos	65.209	no valor de Cr$	169.543,40
1950	quilos	279.594	no valor de Cr$	950.619,60
1952	quilos	270.500	no valor de Cr$	1.298.400,00

Arroz com casca

Ano de 1948	quilos	4.510.020	no valor de Cr$	4.735.521,00
1949	quilos	4.118.940	no valor de Cr$	5.354.622,00
1950	quilos	4.435.380	no valor de Cr$	5.765.994,00

Cacau

Ano de 1948	quilos	60	no valor de Cr$	720,00
1950	quilos	60	no valor de Cr$	468,00

Cana de açucar

Ano de 1948	toneladas	1.208	no valor de Cr$	169.120,00
1949	toneladas	500	no valor de Cr$	75.000,00
1950	toneladas	550	no valor de Cr$	49.500,00
1952	toneladas	600	no valor de Cr$	72.000,00

Feijão

Ano de 1948	quilos	67.920	no valor de Cr$	108.672,00
1949	quilos	102.000	no valor de Cr$	204.000,00
1950	quilos	216.000	no valor de Cr$	518.400,00
1952	quilos	225.000	no valor de Cr$	675.000,00

Fumo

Ano de 1948	quilos	668.712	no valor de Cr$	8.024.544,00
1949	quilos	744.657	no valor de Cr$	8.928.884,00
1950	quilos	750.000	no valor de Cr$	9.975.000,00
1952	quilos	525.000	no valor de Cr$	7.350.000,00

Mandioca (raiz)

Ano de 1948	toneladas	27.312	no valor de Cr$	4.096.800,00
1949	toneladas	23.730	no valor de Cr$	3.796.800,00
1950	toneladas	31.879	no valor de Cr$	5.100.640,00
1952	toneladas	22.950	no valor de Cr$	4.590.000,00

Milho

Ano de 1948	quilos	374.580	no valor de Cr$	524.412,00
1949	quilos	273.000	no valor de Cr$	409.500,00
1950	quilos	388.140	no valor de Cr$	504.582,00
1952	quilos	960.000	no valor de Cr$	1.440.000,00

Andiroba

Ano de 1950	quilos	621	no valor de Cr$	124,20
1952	quilos	135	no valor de Cr$	27,00

Babaçú

Ano de 1948	quilos	1.050	no valor de Cr$	3.675,00
1949	quilos	4.458	no valor de Cr$	6.687,00
1950	quilos	1.137	no valor de Cr$	1.705,50
1952	quilos	670	no valor de Cr$	1.017,00

Carrapato (mamona)

Ano de 1948	quilos	4.730	no valor de Cr$	3.311,00
1949	quilos	3.950	no valor de Cr$	2.765,00
1950	quilos	3.900	no valor de Cr$	2.730,00
1952	quilos	4.500	no valor de Cr$	3.150,00

Cumarú

Ano de 1948	quilos	133	no valor de Cr$	1.649,20
1950	quilos	316	no valor de Cr$	5.214,00

Tucuman

Ano de 1948	quilos	200	no valor de Cr$	40,00

Ucuúba

Ano de 1948	quilos	80	no valor de Cr$	24,00
1950	quilos	4.700	no valor de Cr$	4.230,00

Fibra uacima e outras

Ano de 1948	quilos	85.616	no valor de Cr$	434.041,60
1949	quilos	248.954	no valor de Cr$	1.289.227,60
1950	quilos	230.553	no valor de Cr$	1.237.077,00
1952	quilos	1.382.385	no valor de Cr$	8.311.599,00

Madeira

Ano de 1949	metros 3	4	no valor de Cr$	1.200,00

Pele de caetetú

Ano de 1948	quilos	93	no valor de Cr$	5.012,70
1949	quilos	125	no valor de Cr$	5.537,50
1950	quilos	140	no valor de Cr$	8.918,00
1952	quilos	60	no valor de Cr$	3.000,00

Pele de capivara

Ano de 1949	quilos	8	no valor de Cr$	47,20
1952	quilos	160	no valor de Cr$	1.920,00

Pele de jiboia

Ano de 1950	quilos	2	no valor de Cr$	140,00

Pele de maracajá

Ano de 1950	quilos	7	no valor de Cr$	1.732,50
1952	quilos	3	no valor de Cr$	742,50

Pele de veado

Ano de 1948	quilos	143	no valor de Cr$	3.537,20
1949	quilos	169	no valor de Cr$	3.008,20
1950	quilos	284	no valor de Cr$	6.901,20
1952	quilos	151	no valor de Cr$	3.115,00

ENGENHOS DE FABRICAÇÃO DE AGUARDENTE

JEJUI, no povoado Nazaré, de Ângelo Rodrigues Calvo. Tem 3 operários.

SÃO FRANCISCO, no sítio Prata, de Francisco B. de Sales, com 1 operário.

SANTA TEREZINHA, no sítio Bacurí, de Mariano Sales, com 1 operário.

SÃO SEBASTIÃO, no sítio Cajùeirinho, de Raimundo Martins Pereira, com 1 operário.

SÃO BENEDITO, na vila Tracuateua, de José Olegário Pinheiro, com 1 operário.

BELMONT, no sítio Prata, de Manuel Sales da Costa. Tem 2 operários.

SANTOS DUMONT, na chácara Nova América, de João de Araujo Barros, com 1 operário.

SÃO RAIMUNDO, no sítio São Raimundo, de Mariano Mártires Rodrigues. Tem 4 operários.

SÃO SALVADOR, na travessa São Francisco, distrito da Tijóca, de José Monteiro Arias. Tem 3 operários.

SÃO FRANCISCO, na travessa do 29, Tijóca, de Francisco Ramalho Fernandes. Tem 4 operários.

SÃO BENEDITO, no sítio Cariateua, de Benedito Antônio da Silva, com 2 operários.

ALTO ALEGRE, no sítio de igual nome, de Lourenço Antônio de Quadros. Tem 4 operários.

SÃO JOSÉ, no sítio São José, de Evaristo Pinto da Costa, com 2 operários.

ALEGRE, no sítio Conceição, de Mariano Antunes Pereira. Tem quatro operários.

BELO HORIZONTE, na vila de Tracuateua, de Francisco Paula Pinheiro, com 1 operário.

---

(121) Palma Muniz, ob. cit., pág. 145.

(122) Palma Muniz, ob. cit., pág. 140.

(123) RESOLUÇÃO n. 252, de 2 de outubro de 1854: Eleva à categoria de Cidades as Vilas de BRAGANÇA, ÓBIDOS e VIGIA.

Sebastião do Rego Barros, do Conselho de Sua Majestade o Imperador, Vereador de Sua Majestade a Imperatriz, Bacharel em Matemática, Comendador da Ordem de São Bento de Aviz, Tenente Coronel reformado, Deputado à Assembléia Geral Legislativa pela Província de Pernambuco, e Presidente do Grão Pará.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembléia Legislativa Provincial decretou, e eu sancionei a Resolução seguinte:

Artigo único — Ficam elevadas à categoria de Cidades as Vilas de Bragança, Óbidos e Vigia, e revogadas as Leis em contrário.

Mando portanto a tôdas as autoridades, a quem o conhecimento e execução desta Resolução pertencer, que a cumpram e façam cumprir tão inteiramente como nela se contém. O Secretário desta Província a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palácio do Govêrno da Província do Grão-Pará, aos dois dias do mês de outubro de mil oitocentos e cincoenta e quatro, trigésimo da Independência e do Império".

(124) Lei n. 63, de 31 de dezembro de 1947, DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO PARÁ, n. 15.735, de 13 de janeiro de 1948, páginas 17 e 18.

(125) Segundo esclarece o "CENSO DEMOGRÁFICO DO ESTADO DO PARÁ", feito pelo I.B.G.E., em 1.º de julho de 1950, Bragança é o terceiro município de maior população de todo o Estado, sendo Belém o primeiro, com 254.949 habitantes, e Santarém o segundo, com 60.229 habitantes.

ZONA BRAGANTINA

TEMPERATURA

As observações feitas, registram para a zona da Estrada de Ferro de Bragança, as seguintes médias :

máxima — 32°, 15

mínima — 20°, 83

CHUVAS

Observa com muita justeza Paul Le Cointe em "O ESTADO DO PARÁ — a terra, a água e o ar", que chove muito na região atravessada pela Estrada de Ferro de Bragança. Chuvas pesadas, mais abundantes nos meses de dezembro, janeiro, fevereiro e março, próprios para as plantações.

Esclarece Antônio Ladislau Monteiro Baena no "ENSAIO COROGRÁFICO", que no Pará predominam duas estações : a de muita e a de pouca chuva, o inverno e o verão.

As chuvas contribuem para tornar mais frias e saudáveis as noites da zona bragantina, verdadeiramente deliciosas.

Pela manhã são observadas espêssas névoas, que se prolongam até às 7 horas, quando se dissipam, para que o céu se apresente azul e límpido.

A ventilação é constante e agradável. É o que temos observado em nossa Granja, em Ananindeua, onde a temperatura, às 7 horas da manhã, registra a média de 20°.

ALTITUDES

Mínima — Apeú : 13m 917.

Máxima — Igarapé-Açu : 57m 949.

A TERRA E O HOMEM

CONCLUSÃO

O dr. Felisberto Camargo, num estudo intitulado **"Terra e colonização no antigo e novo quaternário da zona da Estrada de Ferro de Bragança, Estado do Pará, Brasil",** afirma que "— tôda a obra de colonização e de agricultura que vem sendo realizada nas margens da Estrada de Ferro de Bragança, tem sido simples destruição dos recursos naturais irrenováveis".

E, acentúa, que essas são **"— terras paupérrimas".**

Para comprovar essa afirmativa, dá como exemplo os exames espectrográficos feitos por M. Gutteman, na parte sólida, onde foram encontrados "— em média 98% de grãos de quartzo, o que indica ausência de minerais que, pela decomposição, possam fornecer elementos químicos indispensáveis à alimentação das plantas".

Para corrigir o êrro, que diz ter sido praticado por falta de conhecimento da região, lembra o aproveitamento das terras altas para a "cultura da seringueira, de essenciais florestais, de oleoginosas de grande porte, enfim, de plantas que estendam sua sombra sôbre a superfície da terra". Nas baixas, as plantas herbáceas, teriam o seu cultivo, com aproveitamento.

Passa depois a estudar a formação geológica da zona bragantina, dizendo :

> "Os terrenos cortados pela Estrada de Ferro de Bragança, sôbre o divisor de águas entre o Atlântico e o rio Guamá, constituem os solos típicos que caracterizam as primeiras formações do solo amazônico, do início do período quaternário. São, portanto, os solos típicos do quaternário antigo".

No **"Estudo preliminar das relações entre a geologia e a limnologia da zona bragantina"** (126), o dr. Harald Sioli, registra a verificação feita entre o trecho Capanema-Belém, e os resultados obtidos, então.

Esclarece :

> "... percorreu-se primeiro uma zona na qual os igarapés eram quase todos mais ou menos neutros (pH entre 7.2 e 6.2, com uma única exceção de pH 5.0). Depois de 54.3 km. de distância de Capanema, onde um igarapé tinha ainda o pH de 6.2, vem uma zona de transição na qual o pH dos riachos diminui com a crescente aproximação a Belém : Igarapé do km. 68.1 com pH 5.6; Igarapé do km. 83.5 com pH 4.8. Daí em diante, todos os igarapés até Belém tinham um pH de 4.6. Anotando êstes dados num mapa da região percorrida, encontramos fàcilmente o limite entre as duas zonas geológicas : a parte Ocidental, vizinha de Belém, com os igarapés ácidos, corresponde ao quaternário (pleistoceno), formação Pará; a parte Oriental pertence à formação Pirabas do terciário, Mioceno".

É arrola, em favor desta conclusão, a observação feita por um dos criado- o professor Harald Sioli, é a linha divisora do rio MARACANÃ.

A zona de transição entre as duas diferentes formações geológicas, anota res locais, que diz :

> . . . "a criação do gado sôlto no pasto é impossível na faixa de Belém até o rio Maracanã; aí todo o gado morre depois de certo tempo (127), com os sintomas indicados. Além do rio Maracanã, porém, em direção a leste, a criação de gado sôlto tem pleno êxito" (128).

Na pequena Granja que possuímos no município de Ananindeua, verifi- camos idêntico resultado. Tentamos a criação do gado sôlto, no pasto, impro- dutivamente. Confirma-se, dêste modo, a afirmativa feita pelo dr. Harald Sioli : a "parte ocidental, vizinha de Belém, com os igarapés ácidos, correspondem ao quaternário (pleistoceno), formação Pará; a parte oriental pertence à formação Pirabas, do terciário Mioceno".

Servindo de limite às duas partes está o rio Maracanã.

II

Contrariando as conclusões expostas pelo dr. Camargo, na sua interessan- tíssima tése apresentada à "Conferência inter-americana de conservação dos re- cursos naturais renováveis (129)", de ter sido a Estrada de Ferro de Bragança construída — **"numa ZONA DE TERRAS PAUPÉRRIMAS"** (130), o Departamento Estadual de Estatística (131), classificou a bragantina, como a MAIOR zona agrícola do Estado do Pará.

E aponta, em números, acima de qualquer dúvida, a produção de todos os municípios que constituem essa zona fisiográfica, estabelecendo através da sua produção agrícola, a primazia que mantém, sôbre as demais.

O Estado do Pará está dividido em ONZE zonas fisiográficas, que são :

I —	do Salgado	com	6 municípios
II —	Bragantina	com	11 municípios
III —	Gurupí	com	1 município
IV —	Guajarina	com	9 municípios
V —	Marajó	com	11 municípios
VI —	Tocantina	com	6 municípios
VII —	Itacaiunas	com	2 municípios
VIII —	Planalto	com	1 município
IX —	Rio Xingú	com	1 município
X —	Baixo Amazonas	com	10 municípios
XI —	Tapajós	com	1 município

A produção agrícola do Estado, comparada com a produção da zona Bra- gantina, nos anos de 1948 a 1950 (132) foi a seguinte :

ALGODÃO — Quilos

Produção do Estado	4.266.000	no valor de Cr$	10.996.400,00
Produção da zona Bragantina	2.625.043	no valor de Cr$	6.806.968,80

ARROZ — Sacas de 60 quilos

Produção do Estado	1.354.522	no valor de Cr$	98.798.521,60
Produção da zona Bragantina	538.789	no valor de Cr$	39.290.817,00

FEIJÃO — Sacas de 60 quilos

Produção do Estado	40.894	no valor de Cr$	5.107.152,00
Produção da zona Bragantina	18.900	no valor de Cr$	2.380.848,00

FUMO — Quilos

Produção do Estado	3.577.778	no valor de Cr$	43.602.063,00
Produção da zona Bragantina	2.699.405	no valor de Cr$	33.583.610,00

MANDIOCA (raiz) — Toneladas (133)

Produção do Estado	738.453	no valor de Cr$	115.733.730,00
Produção da zona Bragantina	270.540	no valor de Cr$	42.466.000,00

MILHO — Sacas de 60 quilos

Produção do Estado	302.076	no valor de Cr$	25.336.260,00
Produção da zona Bragantina	173.434	no valor de Cr$	14.494.716,00

A produção agrícola da zona Bragantina corresponde, aproximadamente, a 46,5% da produção agrícola de todo o Estado do Pará.

* * *

O trabalho do colono nordestino que, na sua maioria constitui a população dos núcleos agrícolas sediados na zona bragantina, tem sido produtivo, como registram as estatísticas oficiais.

Desde que os imigrantes europeus abandonaram as colônias fundadas e subsidiadas pelo Govêrno estadual, que paraenses e nordestinos, êstes n'uma percentagem elevada, vêm se consagrando à obra de recuperação da terra, preparando-a, fertilizando-a, espalhando as sementes que nela frutificam, se desenvolvem e multiplicam, numa lição bem significativa aos que descrêm da capacidade do solo e do homem da zona bragantina.

Os agricultores das colônias vêm, através dos anos, num trabalho bem organizado, dirigido tècnicamente pela Secretaria de Produção do Estado, aumentando as suas colheitas e dando maior desenvolvimento ao plantio da mandioca e à fabricação da farinha, gênero com que abastecem o mercado consumidor da capital. Os dados oficiais que colhemos e ora expomos à análise dos estudiosos, não podem ser contestados. Revelam que a zona bragantina é, realmente, a maior zona agrícola do Estado do Pará. Basta confrontá-la com a produção das demais zonas agrícolas do Estado, para que tenhamos a exata compreensão desta assertiva.

Observamos, no entanto, que está faltando, nessa região, o incremento à horticultura. O que existe é primário. Sem bases sólidas. Falho de objetividade, apenas feito para o gasto de reduzidos consumidores locais e dos próprios horticultores.

A criação de hortas e sua disseminação em áreas apropriadas, num sentido largo e econômico, daria em grande escala, o resultado desejado, que é o barateamento e o consumo de verduras variadas, indispensáveis à alimentação e à saúde.Está aí uma iniciativa que deve merecer o apoio dos poderes públicos, através dos seus órgãos especializados, como é o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, para que se crie, na zona bragantina, mais uma fonte de produção e de riqueza.

Feito isto, estaria dado mais um grande passo no sentido do progresso econômico da região cortada pela Estrada de Ferro de Bragança, e que, segundo asseverava n'um dos seus Relatórios o dr. Augusto Montenegro, era obra, que por si só recomendava um programa de govêrno.

---

(126) FELISBERTO CAMARGO — "Terra e colonização no antigo e novo quaternário da zona da Estrada de Ferro de Bragança, Estado do Pará, Brasil", pág. 134.
(127) "começa a adoecer, emagrece, perde o apetite, enfraquece cada vez mais, e finalmente morre".
(128) Harald Sioli, ob. cit., pág. 74.
(129) Felisberto Camargo, ob. cit.
(130) Ob. cit., pág. 127.
(131) Departamento Estadual de Estatística do Estado do Pará — "Pará Estatístico" — I.B.G.E. — 1951.
(132) Doc. cit., páginas 66 e 67.
(133) A mandioca (raiz), é usada para a fabricação da farinha, na seguinte proporção: 3 quilos de mandioca para **um** quilo de farinha.
A farinha produzida nos municípios bragantinos durante os anos de 1948 a 1950, foi a seguinte:

Total de quilos	90.180.666
Média anual de quilos	30.060.222
Sacas de 60 quilos	1.503.011
Média anual de sacas de 60 ks.	501.003

Segundo os dados estatísticos oficiais, referentes ao ano de 1952, a produção da mandioca (raiz), na zona bragantina foi esta:

Total de quilos	109.933.000
Farinha produzida (quilos)	36.644.333
Sacas de 60 quilos	610.738

ZONAS DE MAIOR PRODUÇÃO AGRÍCOLA DO ESTADO DO PARÁ

1948 — 1949 — 1950

ZONAS FISIOGRÁFICAS	1948	1949	1950
	ALGODÃO EM CAROÇO (quilos)		
BRAGANTINA	1.179.522	436.118	1.009.403
GUAJARINA	668.867	256.668	479.275
BAIXO AMAZONAS	81.609	44.169	62.255
	ARROZ COM CASCA (sacas de 60 quilos)		
BRAGANTINA	182.315	186.198	170.276
GUAJARINA	131.647	164.490	117.796
SALGADO	48.238	65.923	51.672
	CANA DE AÇUCAR (toneladas)		
GUAJARINA	81.359	106.142	82.000
MARAJÓ	11.917	14.090	10.911
BRAGANTINA	3.461	4.055	5.045
	FEIJÃO (sacas de 60 quilos)		
BRAGANTINA	4.632	4.934	9.334
BAIXO AMAZONAS	3.925	4.336	3.953
GUAJARINA	450	1.220	1.675
	FUMO (quilos)		
BRAGANTINA	818.510	914.895	966.000
GUAJARINA	217.558	220.070	293.400
BAIXO AMAZONAS	23.920	48.000	44.750
	MANDIOCA (raiz) (toneladas)		
BRAGANTINA	82.272	65.978	122.292
GUAJARINA	45.102	45.189	54.043
SALGADO	29.923	28.803	39.991
	MILHO (sacas de 60 quilos)		
BRAGANTINA	46.184	57.480	69.770
GUAJARINA	13.413	19.644	19.323
SALGADO	10.779	10.862	9.783

ZONAS FISIOGRÁFICAS	1948	1949	1950
PRODUÇÃO EXTRATIVA			
	CARRAPATO — mamona (quilos)		
BRAGANTINA	4.730	3.950	3.900
GURUPÍ	1.004	2.197	800
SALGADO	—	300	800
	BABAÇÚ (quilos)		
ITACAIUNAS	97.149	57.486	4.581
BAIXO AMAZONAS	40.928	23.311	50.052
BRAGANTINA	8.430	9.421	5.117

Obs. — Os dados estatísticos referentes aos anos de 1951 a 1953, ainda não foram divulgados, oficialmente, pelo DEPARTAMENTO DE ESTATÍSTICA DO ESTADO. Este o motivo de não figurarem neste mapa comparativo das Zonas de maior produção agrícola do Estado do Pará.

BIBLIOGRAFIA

PALMA MUNIZ — Estado do Grão Pará — Imigração e Colonização — História e Estatística — 1616-1916.

PALMA MUNIZ — Delimitação intermunicipal do Estado do Grão Pará.

CAPISTRANO DE ABREU — Caminhos antigos e povoamento do Brasil.

ERNESTO CRUZ — O Pará dos séculos XVII e XVIII. Anais do IV Congresso de História Nacional, 3.º volume.

ERNESTO CRUZ — Belém — aspectos geo-sociais do município.

ERNESTO CRUZ — Noções de história do Pará.

FERNANDO DE AZEVEDO — Um trem corre para o oeste.

FELISBERTO CAMARGO — Terra e colonização no antigo e novo quaternário da zona da Estrada de Ferro de Bragança, Estado do Pará, Brasil.

HARALD SIOLI — Estudo preliminar das relações entre a geologia e a limnologia da zona bragantina.

AVELINO INÁCIO DE OLIVEIRA e OTHON HENRY LEONARDOS — Geologia do Brasil (2.ª edição).

RELATÓRIOS DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DO PARÁ:

Dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides.

Dr. Domingos José da Cunha Junior.

Conselheiro Tristão Alencar Araripe.

Dr. Antônio José Ferreira Braga.

Dr. Guilherme Francisco Cruz.

Dr. Pedro Vicente de Azevedo.

RELATÓRIOS DOS SECRETÁRIOS DE GOVÊRNO:

Dr. Joaquim Rodrigues de Sousa Filho.

Dr. Inocêncio Serzedelo Corrêa.

MENSAGENS DOS GOVERNADORES:

Dr. José Pais de Carvalho.

Dr. Lauro Sodré.

Dr. Augusto Montenegro.

Dr. José da Gama Malcher.

Dr. Sousa Castro.

Dr. Dionísio Bentes.

RECENSEAMENTO GERAL DO BRASIL — Censo demográfico (1.º de julho de 1950),

I.B.G.E. — Conselho Nacional de Estatística.

SINOPSE estatística — I.B.G.E.

RELATÓRIO da Estrada de Ferro de Bragança, pelo seu diretor dr. Crespo de Castro

PARÁ ESTATÍSTICO — Departamento Estadual de Estatística do Estado do Pará.

INFORMAÇÕES da Secretaria de Estado de Produção, Estado do Pará.

ANAIS da Biblioteca e Arquivo Público do Pará.

CODICES manuscritos da Biblioteca e Arquivo Público do Pará.

COLEÇÃO DE JORNAIS:

"Folha do Norte", "A Província do Pará", "O LIBERAL DO PARÁ", "Diário do Grão Pará", "Diário Oficial do Estado".

LEIS, RESOLUÇÕES, PORTARIAS dos governos provincial e estadual.

CONTRATOS e CORRESPONDÊNCIAS diversos.

CONSELHO ESTADUAL DE CULTURA
BIBLIOTECA
Orlando Bitar
BELÉM - PARÁ